



**ARMADA ESPAÑOLA**



**ESCUELA DE GUERRA NAVAL**



**CUADERNOS  
DE PENSAMIENTO NAVAL**

**SUPLEMENTO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA**

Núm. 7

Diciembre 2007

**ÍNDICE**

	<b>Págs</b>
<b>Presentación</b>	
Tomás Bolibar Piñeiro Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval .....	
<b>¿Existe la estrategia naval?</b>	
Julio Albert Ferrero Almirante .....	
<b>España ante la llamada de la mar</b>	
Jesús Mariño Rodríguez Capitán de Navio (R)	
<b>Factores de permanencia en una estrategia naval necesariamente flexible</b>	
Aurelio Fernández Diz Capitán de Navio (R) .....	
<b>La importancia de la mentalidad naval</b>	
José M. Gutierrez de la Cámara Señán Capitán de Navio (R) .....	
<b>La disuasión y la contribución de la Armada</b>	
Gregorio Bueno Murga Capitán de Fragata .....	

**NOTA:** *Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. Su publicación en este cuaderno de pensamiento Naval no debe entenderse como identificación de este Cuaderno ni de ningún organismo oficial con el pensamiento de sus autores*

## **PRESENTACION**

Tomás BOLÍBAR PIÑEIRO

De nuevo, antes de que termine el año, se publica otro número del Cuaderno de Pensamiento Naval que ve la luz gracias al trabajo y las aportaciones de los componentes del Grupo de Estudios y a la valiosa participación de nuestros colaboradores. Agradezco a todos ellos su esfuerzo e interés para mantener viva la llama del Pensamiento Naval.

El final del año parece también un buen momento para hacer balance y expresar intenciones, concretamente en este caso la de tratar de contar con más colaboraciones y poder así publicar dos cuadernos al año, en Julio y Diciembre, y recordar al mismo tiempo, que el objetivo de los Cuadernos no es otro que recoger las inquietudes opiniones y reflexiones de todos los que nos sentimos movidos por las cosas de la mar.

El Cuaderno de Pensamiento Naval esta abierto por tanto a todo tipo de colaboraciones, no solo de los miembros de la Armada, sino también de nuestros compañeros de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil, y a todos los que forman parte de la Administración Marítima, Marina Mercante, de Pesca y Deportiva y del mundo empresarial directa o indirectamente relacionado con la mar.

En esta edición, la número siete, se recogen trabajos relacionados con la actitud ante la mar, lo marítimo y lo naval, y sobre la necesidad e importancia de contar con una Estrategia Naval como algo con existencia propia que posibilite una apropiada Estrategia Militar.

Ante algunas tendencias actuales de considerar como única estrategia la Estrategia Militar, es decir la conjunta, que englobaría al resto de las estrategias, digamos particulares o de menor rango, los autores defienden que la Estrategia Militar y las específicas Terrestre, Naval y Aérea pueden y deben coexistir con vida propia y que, antes de oponerse o interferirse, se complementan. Es más, parece difícil concebir una Estrategia Militar sin la existencia previa de estrategias específicas. Es cierto que el planeamiento militar conjunto necesita una

estrategia propia, pero es fácil comprender que no todas las operaciones concebibles tengan que ser necesariamente conjuntas y que, aun en estas, será necesario aplicar principios estratégicos y estrategias específicas que posibiliten la sinergia conjunta.

Para alcanzar una Estrategia Militar plenamente efectiva es bueno que los Ejércitos y la Armada mantengan debidamente actualizado un pensamiento estratégico propio y conozcan con detalle las razones últimas, las amenazas, los riesgos, los escenarios, los previsibles despliegues en áreas de operaciones que aconsejen dotarse con tales o cuales sistemas de armas o plataformas y todo ello en beneficio de la acción conjunta. Dejemos pues que los pensamientos “vuelen” lo más alto posible por tierra, mar y aire y digan lo que tienen que decir en beneficio de la eficacia militar, en beneficio de todos.

## ¿EXISTE LA ESTRATEGIA NAVAL?

Julio ALBERT FERRERO

Desde hace varios años doy en la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas una conferencia con el título de “Evolución de la Estrategia Naval” en cuatro períodos de 45 minutos. El año pasado, durante el coloquio, un Capitán de Corbeta alumno me preguntó: “Almirante, ¿cree VE que existe la Estrategia Naval? Quedé sorprendido, y le contesté contundentemente que sí, puesto que llevaba cuatro horas hablando de ella.

Actualmente parece que existe la tendencia a considerar la Estrategia Militar como la “estrategia principal” en la que quedarían integradas la Estrategia Terrestre, Naval y Aérea, desapareciendo la identidad independiente de cada una de ellas. La pregunta del Capitán de Corbeta resultaba, por tanto, lógica.

Este artículo tiene por objeto hacer ver que la Estrategia Naval sigue existiendo, tanto en las operaciones militares de acción unitaria (aquellas en las que interviene un solo Ejército, en este caso la Armada) como en la acción unificada en el marco de una fuerza conjunta, así como dentro del concepto más amplio de Estrategia Marítima en la defensa de los intereses marítimos.

### **Operaciones de acción unitaria**

A continuación describiremos estas operaciones, que corresponden únicamente a la Armada, y que por consiguiente proceden del planeamiento de una Estrategia propia de la Armada, es decir de la Estrategia Naval.

**EL DOMINIO DEL MAR** es el principio más importante de la guerra naval. Supone, para el que lo ostenta, disponer de una completa libertad de acción en la mar, en detrimento de la del adversario. Este dominio es diferente al dominio terrestre, ya que el mar no se puede conquistar y no se puede eliminar a los neutrales; en esto radica la diferencia esencial entre la guerra naval y la guerra terrestre. El único derecho que se tiene sobre él es el derecho de paso. El Dominio del Mar es tanto más eficaz cuanto más necesita de él el adversario.

La aparición de nuevos medios, como el submarino y el avión, contribuyó en gran manera a impedir el disfrute permanente del Dominio del Mar, por lo que este principio fue sustituido por el llamado Dominio Relativo del Mar, situación estratégica limitada en el espacio y en el tiempo. La aparición del submarino como medio de ataque al tráfico marítimo fomentó la estrategia naval defensiva y sentó las bases para el establecimiento del conocido como Dominio Negativo del Mar.

**EL DOMINIO RELATIVO DEL MAR** se consigue por la destrucción de la fuerza naval adversaria mediante el combate naval, o por su neutralización por medio del bloqueo.

La destrucción de la flota adversaria mediante el combate naval puede llevarse a cabo en alta mar, en el litoral, en el origen, o mediante una ofensiva de base geográfica.

#### Combate naval en mar abierto o en el litoral

El enfrentamiento entre fuerzas navales en alta mar era el elemento clave de la Estrategia Naval aliada antes del colapso de la Unión Soviética a finales de la década de los ochenta, a fin de permitir un eventual refuerzo al frente europeo en caso de conflicto (el famoso Re-Re), y así era reconocido en el CONOPS (Concept of Maritime Operations). Tras el derrumbe soviético y la consiguiente pérdida de credibilidad de la anterior amenaza en el mar, dicho concepto estratégico fue sustituido por el que se plasmó en el documento "From the Sea", en el que se contemplaba la nueva doctrina naval de los EEUU, aceptada posteriormente por la OTAN. En este nuevo enfoque se considera el tránsito tranquilo a la zona de conflicto y el auténtico enfrentamiento en el litoral. No obstante, sería temerario ignorar la posibilidad de un conflicto en el que tuviera que darse el enfrenamiento en alta mar entre fuerzas navales.

#### Combate naval en el origen

Ataques al grueso enemigo antes de la declaración de guerra o en condiciones de ambigüedad política.

Ataques destinados a perturbar la movilización o la concentración.

Ataque aéreo a la flota enemiga en sus bases de partida

Golpes de mano en las bases enemigas.

#### La Ofensiva de Base Geográfica

Está ligada a tierra como su nombre indica, como ejemplo Santiago de Cuba o Tsushima. Según Castex se recurre a ella cuando se dan las condiciones siguientes:

- Zona de paso obligado.
- Cuando se teme no encontrar al enemigo, habrá que esperarle en una Cuando se está seguro de su paso por cierta zona
- Cuando se corren graves riesgos si el enemigo consigue eludir la ofensiva emprendida contra el.

Sin embargo, y siguiendo a Castex, esta estrategia naval ofensiva de base geográfica, pierde calidad ofensiva porque elige el lugar pero no el momento, y al propio tiempo cabe pensar que no es del todo ofensiva porque no va en busca del enemigo, sino que lo espera y no siempre existe el deseo de variar la situación estratégica.

#### El bombardeo aeronaval

El ataque aeronaval a la fuerza adversaria en sus bases puede efectuarse como bombardeo aeronaval, exclusivamente con los medios de la Armada o bombardeo aéreo con aeronaves del Ejército del Aire, en cuyo caso podría llegar a ser una operación de apoyo o conjunta según el nivel de participación de los aviones del Ejército del Aire.

### **Neutralización de la flota adversaria mediante el bloqueo**

El bloqueo puede ser cerrado o abierto. El bloqueo cerrado es difícil de realizar por la existencia de las defensas de costas, por los campos minados defensivos y por la aviación enemiga.

El bloqueo naval abierto se ejerce desde una posición que permita la interceptación de la Fuerza naval bloqueada. Un claro ejemplo fue en nuestra Guerra Civil, el ejercido por la Flota Nacional, denominada Fuerza de Bloqueo, sobre la Flota Republicana embotellada en Cartagena a pesar de su superioridad

### **EXPLOTACION DEL DOMINIO DEL MAR**

Conseguido el Dominio Relativo del Mar o por lo menos el dominio compartido, las marinas de guerra pueden llevar a cabo operaciones de: Control del Tráfico Marítimo y Proyección del Poder Naval sobre Tierra

#### **Control del Tráfico Marítimo.**

Es un cometido esencial de la guerra naval. La misión fundamental de la Armada es la de asegurar las comunicaciones marítimas, comunicaciones que son vitales para una nación como España de condición marítima.

Las operaciones de control del tráfico marítimo es decir de defensa del tráfico propio y de ataque a la del adversario, son operaciones fundamentalmente navales, en las que se emplea la táctica naval y como toda táctica procede de una estrategia, en este caso de la estrategia naval operativa, que se concretaría en el planeamiento de la modalidad de la defensa, en el despliegue de las fuerzas navales, la protección por medio de convoyes organizados, la protección de unidades valiosas, el despliegue de las fuerzas de cobertura. Esto solo esto sería suficiente argumento para justificar su identidad actual

Las comunicaciones marítimas a diferencia de las terrestres son comunes a los beligerantes, y tienen una importancia mayor, toda vez que no se limitan al apoyo logístico de las fuerzas navales, sino que constituyen una vía de transporte que afecta directamente a la vida de la nación.

Contienen un doble aspecto ofensivo y defensivo, ofensivo en cuanto al ataque al tráfico enemigo y defensivo en cuanto a la defensa del propio, es decir que tiene una doble característica estratégica: la de estrategia naval ofensiva y la de estrategia naval defensiva.

Todas las acciones en la mar exigen el empleo de las Misiones de Seguridad que como sabemos son: la búsqueda, la vigilancia, la exploración y la cobertura, que pueden necesitar el empleo de medios aéreos de la Armada o del Ejército del Aire, bajo el control operativo de la Armada, y por lo tanto no tienen carácter de

operaciones conjuntas sino serán exclusivamente operaciones de apoyo. Conviene recordar la diferencia doctrinal entre una operación de apoyo y una operación conjunta. En el primer caso la fuerza apoyada es de mayor entidad y en el segundo ambas son equiparables.

### **Proyección del Poder Naval sobre Tierra**

La proyección del poder naval sobre tierra corresponde a una situación estratégica ofensiva. Ha sido tradicionalmente uno de los cometidos propios que se ha mantenido a lo largo de la historia, y actualmente ha adquirido un carácter primordial en la Estrategia Naval de los Estados Unidos, de la OTAN y de la mayoría de los países. En España, esta misma doctrina está reflejada en el documento “Revisión Estrategia de la Defensa”, cuyo criterio básico número 13 dice textualmente: “Las fuerzas navales españolas, manteniendo su capacidad de control de los espacios marítimos, de soberanía e interés nacional, deben estar orientadas hacia las operaciones en teatros lejanos, con especial énfasis en la Proyección del Poder Naval sobre Tierra”. Éste se materializa en Operaciones Anfibias y Ataque Aeronaval.

### **Operaciones Anfibias**

Las operaciones anfibias se realizan bajo un mando naval y la posible participación de la fuerza aérea del Ejército del Aire para la interdicción de la zona objetivo y para el ataque previo a la cabeza de playa. Son doctrinalmente operaciones de apoyo.

### **Ataque aeronaval**

Ataque aéreo llevado a cabo por la aviación de los grupos de combate de los portaaviones.

Otra modalidad de operaciones sería la **de protección de costas** mediante el rechazo a los raids enemigos, minados defensivos, operaciones de medidas contraminas, defensa portuarias y patrullas de fuerzas sutiles.

### **Flota potencial**

Dentro de una estrategia naval defensiva está la figura de la Flota Potencial (Fleet in Being). Supone la existencia de una flota inferior a la del enemigo en tal proporción que aconseja evitar el choque con el grueso enemigo, pero que por su propia existencia consigue fijar y parar la actividad enemiga. Se suele emplear esta figura en espera de debilitar a la flota adversaria por otros medios posteriormente a una estrategia ofensiva.

La estrategia naval alemana durante la I Guerra Mundial fue la de “Flota en Potencia”, rehuendo inicialmente el combate, pero evitando entre otras acciones la entrada en el Báltico de la Flota Británica, para aprovisionar al ejército ruso, y acciones navales en las costas europeas, desgastando a la Flota Inglesa, buscando el modo de dividirla para combatirla posteriormente en situaciones más favorables (como ocurrió en la batalla de Jutlandia).

Las figuras estratégicas de **demostraciones navales, de presencia naval, de mostrar la bandera y de disuasión**, son una aportación de la Armada en beneficio de la política exterior, que corresponden plenamente a la estrategia naval, tanto si se la considera como una estrategia específica independiente, como formando parte de la estrategia militar conjunta

### **MISIONES PERMANENTES DE LA ARMADA**

La Armada durante las épocas de paz, de crisis o de guerra tiene también los siguientes cometidos:

- Protección de intereses marítimos nacionales (marina mercante, científica, deportiva y recursos marítimos)
- Control de los espacios marítimos de soberanía nacional
- Contribución de la acción del Estado en la mar
- Protección de las bases, buques y personal de la Armada
- Vigilancia y Seguridad Marítima
- Apoyo al control de la inmigración ilegal
- Colaboración dentro del plan nacional de lucha contra la droga
- Campañas de vigilancia de pesca en los caladeros nacionales e internacionales, como ejemplo las campañas del bonito y del atún rojo
- Campañas oceanográficas
- Levantamientos hidrográficos

El planeamiento de estos cometidos corresponde globalmente a la Estrategia Marítima, de la que forma parte la Estrategia Naval.

### **CONSIDERACIONES SOBRE LA ESTRATEGIA MILITAR ESPAÑOLA**

La Ley 06/05 de la Defensa establece que el JEMAD dirigirá la Estrategia Militar, pero en ningún caso supone la eliminación de las tres estrategias específicas (terrestre, naval y aérea) que tienen su identidad aun cuando formen parte de la estrategia militar.

Así mismo la publicación “Nuevos Retos Nuevas Respuestas, Estrategia Militar Española” estrategia militar promulgada por el JEMAD, está referida a la Estrategia Conjunta dentro de la Acción Unificada, pero no excluye las operaciones militares en las que solo actúe un ejército, por consiguiente implícitamente contempla la existencia de las estrategias específicas.

La Ley Orgánica 5/2006 de la Defensa Nacional establece que “considera a la Fuerzas Armadas como una entidad única e integradora de las distintas formas de

acción de sus componentes y que posibilita el empleo óptimo de sus capacidades sin que aquellas vean mermadas su especificidad.”

Así mismo refiriéndose a la estructura, operativa establece que el mando recae en el JEMAD, encargado de su empleo y establecido para el desarrollo de la acción conjunta combinada.

Resulta altamente demostrativo que la OTAN está llevando cabo una operación en la que solo participan unidades navales para control antiterrorista en el Mediterráneo, y en la que participa la Armada, denominada ACTIVE ENDEVOUR, que si bien es una operación combinada no es conjunta y corresponde a la estrategia naval de la propia organización.

En Apoyo de este trabajo, es oportuna la referencia al artículo “Estrategia Conjunta si, Estrategia Naval también” del actual director de la Revista General de Marina, Capitán de Navío Valero Avezuela, (RGM Mayo 1994) en el que indica “que situaciones coyunturales no pueden servir de base o pretexto para eliminar conceptos y principios cuya validez ha sido contrastada a lo largo del tiempo, y cuya permanencia está lejos de ser rebatida”.

## CONCLUSIONES

Como respuesta a la pregunta suscitada en el título de este artículo se expone lo siguiente:

1. La acción unificada no está omnipresente en las operaciones militares.
2. La mera existencia de una táctica naval implica la existencia de la estrategia naval.
3. La estrategia naval tiene identidad propia en el planeamiento y cumplimiento de:
  - Las distintas acciones unitarias de la Armada (operaciones navales independientes).
  - Las operaciones de carácter permanente (tanto en la paz como en las crisis o en la guerra).
  - La Estrategia Militar es decir dentro de las operaciones conjuntas en la acción unificada.

## ESPAÑA ANTE LA LLAMADA DE LA MAR

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ

Inevitablemente, el título abarca la contemplación de dos elementos reales cuya existencia es anterior a la presencia humana en el planeta. “Al principio creó Dios...La tierra era una soledad caótica... mientras el espíritu de Dios caminaba por encima de las aguas” (Génesis 1; 1 y 2). Del relato bíblico, aunque metafórico, se deduce la precedencia del mar sobre la tierra; de nuestros propios conocimientos, sabemos que la mar es inmensamente mayor en superficie que la tierra emergente, donde la humanidad se asienta. La tierra –las tierras- está rodeada por las aguas que ejercen su permanente influencia sobre ella misma y los materiales y seres que la habitan. España es una parte de esa tierra emergente, un pequeño trozo del total de la masa continental –en puro aspecto físico- pero, al igual que ocurre con otras tierras, es una gran fuerza espiritual porque la habitan los españoles –hombres, seres humanos- que le dan justamente la consistencia de nación distinguida entre otras.

La mar abraza a España –su península y sus archipiélagos- y lo hace permanentemente de forma insensible –porque el mar carece de sentimientos- pero sin opresión, al ofrecerle la libertad de su inacabable horizonte. Por eso, cuando se dice que la mar habla, insinúa o pregunta, me estoy refiriendo con más precisión a que esas funciones las realiza el ser humano que la contempla y piensa sobre el qué, el porqué y el cómo del inmenso océano. Por ello, al decir que la mar llama, la mar sugiere, estamos haciendo referencia a una reflexión, individual o colectiva, sobre lo que realmente el mar me sugiere o la mar nos reclama.

El asunto que se trata de desarrollar, gira en torno a la respuesta colectiva que una nación, España, ha ido dándose a lo largo de la historia, teniendo en cuenta una situación geográfica de la cual no puede deshacerse, donde el mar está presente y la coloca ante, frente, dentro del piélago que, lejos de aislarla, la comunica y la expande mediante los buques componentes de sus flotas. Por ello la geografía y la historia –de España, naturalmente- han de ser los pilares sobre los cuales se apoyará el pensar sobre el efecto que la mar puede tener en el comportamiento y la mente del pueblo español.

Como quiera que la historia no admite la marcha atrás, tampoco ha de esperarse originalidad de lo que habré de ir presentando a lo largo de estos pliegos. En el mejor de los casos, si algo original se encontrase podría ser la manera de exponer nuestro tema. Escritores, historiadores, estrategas, marinos que nos han precedido y que todavía nos acompañan en la actualidad, serán con frecuencia mis puntos de referencia –españoles y extranjeros- a los cuales añadiré los resultados que la propia experiencia me haya dejado a lo largo de mi navegación profesional.

Hispania e Iberia son dos palabras que conducen al origen de lo que posteriormente sería España. El imperio romano llamaba de este modo a esa gran provincia estratégica, a la cual transmitió su cultura y conformó su unidad administrativa. Los romanos, que habían heredado de los griegos sus dioses y su filosofía, aprovecharon también los asentamientos portuarios precedentes –Rosas, Ampurias, Sagunto, Denia, Malaca, Gades, etc.- para establecer el

comercio a través del Mare Nostrum, para lo cual contaban con una adecuada flota mercante, amparada por un ejército embarcado en naos preparadas para su transporte allá donde fuera preciso combatir, no sólo para extender las fronteras, sino para mantener abiertas las rutas comerciales.

Roma dominó el Mediterráneo –por eso le llamó *Nuestro Mar*- gracias a lo cual pudo derrotar a Cartago, que había optado por la vía terrestre para llevar a cabo las guerras púnicas, dando así permanencia a su vasto imperio. A grandes rasgos, se puede observar cómo el enclave geográfico de la península ibérica constituía una pieza de gran valor estratégico, en la cual el Estrecho –de Gibraltar, por supuesto- era la clepsidra natural, con su angostura de las columnas de Hércules custodiadas por el Atlante yacente en las escarpadas montañas africanas, que cronometraba los tiempos y acontecimientos históricos observando el fluir de los buques de uno a otro de los mares. El comercio marítimo mediterráneo fue un soporte fundamental del imperio y sus navarcas –considerados personajes importantes entre los patricios romanos- impulsaron y difundieron la cultura latina y la mentalidad marítima a lo largo de las costas y a la propia corte capitolina.

Roma, habiendo recibido la herencia de los Sócrates, Platón y Aristóteles, creó sus propios filósofos –Cicerón, Catilina, Séneca –y a los Homero helénicos trocó en los Virgilio del Lacio; también alumbró una nueva lengua moderna: el latín, originadora de posteriores idiomas europeos. Como los griegos legaron los conocimientos sobre la guerra de Troya, los romanos dejaron escrita la guerra de las Galias; también el mar estuvo presente en La Odisea homérica y La Eneida virgiliana, llevando a la mente de los ciudadanos la necesidad e importancia que la mar tenía en sus vidas.

La cultura romana impregnó a los hispanos, que con el tiempo se convertirían en hispanorromanos, y éstos devolvieron a Roma figuras egregias, nacidas en su territorio, como los emperadores Trajano y Adriano y el andaluz Séneca. También, a cambio de cultura, los españoles devolvían a Roma –por vía marítima- sus metales preciosos y productos agrícolas, que se extraían de su suelo, y que llegaban a los puertos peninsulares a través de las calzadas y viaductos que las legiones habían ido construyendo.

Suficientes restos arqueológicos, más o menos bien conservados, dan fe de la atención que los Césares dieron a los puertos de Hispania –el faro de la Torre de Hércules, en La Coruña, es botón de muestra- construyendo las correspondientes instalaciones logísticas de apoyo al comercio y al transporte marítimo. Así mismo, dieron nombre a los establecimientos portuarios –Portus Magnus Artabrorum, Portus Tarum Brigantium, etc.- inculcando en la ciudadanía el acercamiento hacia las cosas de la mar, y el nacimiento de un sentimiento y mentalidad orientado a lo marítimo; especialmente en la costa por ser lugar donde se podía ver la mar y los movimientos de buques y mercancías.

Es un hecho histórico que Roma dio a Hispania, España, la unidad geográfica, administrativa, cultural e idiomática. Lo hizo con intensidad trascendente que perdura hasta nuestros días. El eslabón que dio continuidad a lo romano –occidental en el lenguaje del siglo XX- fue el cristianismo. Tal fé religiosa se encargó de conservar, aumentar y diseminar la manifestación de una manera de ser capitaneada por los Césares y el Senado romanos, a la cual se añadió una concepción ascética del sublime amor y espíritu de concordia entre los seres humanos, no exenta también de fallos circunstanciales

La invasión de la Península Ibérica por los bárbaros del norte -suevos, alanos, vándalos y visigodos- en el siglo V, marca el derrumbe del Imperio; Roma desaparece como poder hegemónico, pero la superioridad cultural, mantenida por el cristianismo, se impone a la barbarie centroeuropea, romanizando y cristianizando a los visigodos que, si bien conservan el reino –monarquía elegida, no hereditaria- dejan a un lado, durante su dominación, el mar y su correspondiente comercio. Se puede decir que a lo largo de tres siglos –del V al VIII- España, la de entonces, perdió de vista el mar (el Mediterráneo, porque no había otro a la vista histórica).

Tras los visigodos, una nueva invasión –la musulmana- ocuparía el territorio hispano durante ocho siglos. Los sarracenos atravesaron el Estrecho y llegaron rápidamente a los Pirineos. Sin embargo, al ser derrotados en Poitiers, no pudieron penetrar en la Europa Central como pretendían. Los godos, convertidos al cristianismo, retrocedieron desde la laguna de la Janda hacia el norte, ante el potente empujón musulmán. En Asturias se hicieron fuertes y con la victoria de Covadonga se inició un movimiento imparable de recuperación territorial, conocido como la Reconquista. Para este período histórico, emplearé los grandes rasgos y trazos cortos convenientes para evitar la profusión de detalles –desde el año 711 hasta 1492 hay un trecho muy largo, que está tratado con suficiencia en España- que nos apartarían del propósito del escrito que nos ocupa.

El siglo XIII va a contemplar la existencia simultánea de dos grandes monarcas españoles –Jaime I y Fernando III- que provocan un punto de inflexión en las actividades bélicas, exclusivamente terrestres, de la reconquista. El Conquistador rey de Aragón y Cataluña y el Santo Rey de Castilla introducen el medio marítimo en sus guerras. Dos empresas de conquista muy significativas requieren la presencia de la mar en el pensamiento de ambos reyes: Sevilla para los castellanos y Mallorca para los aragoneses. Payo Gómez Chariño –Almirante de Flota de mar, heredada de Gelmirez- y Bonifaz –el burgalés al mando- reunieron sus barcos en una flota, la de Castilla, y en una larga navegación por el Atlántico, se adentraron en el Guadalquivir para tomar Sevilla. Jaime I, con sus barcos, salió de las costas catalanas y a través del Mediterráneo tomó Mallorca. Con mentalidades distintas, el rey de Castilla entró en Sevilla por tierra mientras el catalán-aragonés se embarcó con todas sus fuerzas. El Mediterráneo seguía teniendo la influencia que desde el imperio romano había venido ejerciendo sobre los habitantes de nuestras costas levantinas y a partir de la conquista de las Baleares, el comercio se establecería desde la costa peninsular hasta el archipiélago y más allá, pues la mentalidad marítima llevó a los catalanes hasta Tierra Santa. No hay noticias sobre la continuidad castellana en los asuntos marítimos, a pesar de que los hombres componentes de la escuadra de Bonifaz habían demostrado notable pericia y gran capacidad marinera, enfrentándose a la difícil travesía oceánica costearo Portugal. La mar estaba llamando a castellanos y aragoneses, pero sólo estos últimos parecían prestar atención a tal clamor.

Desde el Tratado de Almisra, Castilla y Aragón definieron sus límites para evitar peleas entre hermanos cristianos. Así, el Macizo Ibérico conformaba la barrera natural entre ambos reinos; de Fontibre a Tortosa y desde el Golfo de Rosas al Cabo de Palos era el dominio de Aragón, mientras Castilla tenía para sí el territorio hacia occidente de la Cordillera Ibérica. Esta situación provocaba la ansiedad catalano-aragonesa de expansión mediterránea en tanto que a los

castellanos todavía les quedaban territorios por conquistar -asegurando y asentando su mentalidad continental- al musulmán de Granada.

Las dos invasiones -bárbara y musulmana- por su dilatada continuidad temporal, darían lugar en España a una población que sería resultado de un mestizaje, al producirse la fusión entre los invasores y los pobladores autóctonos. Todo ello a pesar de los componentes ideológicos religiosos -los bárbaros eran arrianos, los musulmanes islamistas y los hispanorromanos cristianos mayoritariamente- que suponían a priori, barreras infranqueables. Tal sentido del mestizaje sería, con el tiempo, fundamento de la conducta a seguir en la empresa americana, clave del imperio español, contenida en la doctrina cristiana (todos los seres humanos son iguales y hermanos en Cristo; Dios es el Padre de todos).

Hasta el siglo XV, Castilla siguió haciendo oídos sordos al mar y con la vista puesta en la tierra, en el continente; Aragón, no teniendo tierras ibéricas que conquistar, escuchó la llamada de la mar e inició el camino de su vocación marítima -quizás con más precisión, lo continuó- porque sus reyes así lo sintieron y comunicaron, contagiándolo, a sus súbditos. Cuando las vocaciones individuales se extienden y transmiten a la sociedad, puede hablarse de vocación colectiva y también de vocación nacional (*Vocación. La llamada de lo naval*. Revista General de Marina, Mayo 2006).

En las postrimerías del siglo XV, aparece una singular y notable figura: Cristóbal Colón. De las montañas de resmas de papel escritas sobre aquel navegante y descubridor fijaré mi atención en la capacidad, habilidad y tesón con que supo exponer sus conocimientos ante los Reyes Católicos -muy en especial, Isabel I- para convencerles sobre el proyecto americano -en realidad China, según él exponía- una vez que el monarca portugués había rechazado la oferta. De esta manera, España entró en el siglo XVI con un abierto horizonte sobre el Océano Atlántico que la impulsaba a la construcción y dotación de navíos para establecer un puente permanente de unión entre dos continentes. Así se cayó, para siempre, el **NON** de las Columnas de Hércules quedando reflejado el lema "Plus Ultra" como parte constitutiva del escudo nacional. A impulsos de los monarcas, los españoles comenzaron a sentir la llamada salina que desde el levante mediterráneo se prolongaba al poniente oceánico.

El descubrimiento de América fue realmente una exuberante eclosión -un "Cherry blossom" de las orillas del Potomac- florida, precursora de las más ubérrimas cosechas que España obtendría durante los inmediatos siglos venideros. Aquel 12 de Octubre de 1492, fue más que un punto de partida una solución de continuidad, pues la concepción cristiana de la vida que había sustentado la guerra de reconquista frente al islam, se prolongaba hacia el occidente a través de las naves colombinas. La reina Católica hacía honor a la fe que profesaba, sosteniendo aquella empresa marítima.

El siglo XVI ilumina a España con la alborada del IV viaje colombino. Se trata de la puerta abierta hacia un mundo nuevo y el canto del cisne de la monarquía que pone la piedra angular de una nación recuperada: el Reino de España. Castilla y Aragón, unidos, tras ocho siglos de lucha consiguen expulsar a los invasores y unificar a los distintos reinos que habían hecho causa común -aunque cada uno por su lado- contra la imposición agarena. Casi simultáneamente, el nuevo continente que descubre Colón anuncia un mundo nuevo con el cual se va a

desarrollar una concepción nueva de la vida. La mar, como siempre, será el camino de aquella andadura.

Presumo que el amable lector habrá de tener en cuenta que estas líneas se sitúan bastante alejadas de tratar sobre nuestra historia, aún cuando deban apoyarse, cronológicamente, en hechos contrastados por los eruditos correspondientes. Lo mío es: la mar, lo naval.

Carlos I y Felipe II son las cabezas visibles que cubren, coronadas, el “cinquecento” español. Daría muchísimo de lo que no tengo por saber qué era lo que pasaba por la mente de un pastor extremeño, un campesino manchego o un pescador cántabro, en aquel entonces. Lo que sí se es que España tenía los mismos (aproximadamente) 500.000 Km<sup>2</sup> y que la población estaba en los ocho millones de habitantes. Poca gente y mucho terreno. Así que habrá de admitirse que aquello decidido por quienes mandaban, era lo que los súbditos hacían suyo, aún sin comprenderlo. Por ello, las referencias disponibles han de ser los documentos procedentes de quienes poseían el mando y la cultura.

Por primera vez en la historia, Poseidón nos envía desde Flandes un rey, por los caminos del mar. ¡Menuda manera de llegar aquí!. Si esa fue la primera y la última vez que el Emperador navegó, supongo que no se le olvidaría en la vida. Al menos, en Yuste, conservó la afición por la pesca (fluvial, por supuesto).

Carlos –el Primero aquí, el Quinto en Alemania- recibe una herencia tan grande como complicada. La empresa de las Américas está en marcha, los problemas de la que comienza a ser vieja Europa andan dentro del puchero, cociéndose, para reventar de un momento a otro. El turco-otomano acecha estirando las pinzas de la tenaza ismailita desde el Egeo hacia Alborán. El nieto de Fernando e Isabel necesita el temple del acero toledano y la habilidad que se requiere para manejar un telar flamenco, para llevar a salvamento la nave que le ha caído en suerte gobernar. Y, a fe que lo hace; y bien. Pero...

Europa se toca, con el osmanlí se choca. América... América es otra cosa. Mar por medio, por medio del mar, a través de la mar, América es suministrador de riquezas, base de comercio monopolístico, sostén de las contiendas nuestras, europeas, a la cual se debe prestar atención, con la mar como vía, herramienta o medio de transmisión de la riqueza (oro, especias, etc.). Es decir, la mar está llamando a España, pero ese puente que es el Atlántico, una vez alcanzada la otra orilla se diluye en la mente, cual estela popel, y el mar se desvanece –considerado sólo como medio- en las mentes de los que consideran como un todo, sólo aquel sólido lugar donde pisa el buey.

Aún así el Emperador –que ya dispone de los legados de Colón, Núñez de Balboa, Magallanes, Elcano y otros más- dedica sus esfuerzos al sostenimiento de las líneas marítimas de comunicación atlántica, aunque sólo sea por mantener la hegemonía continental europea enfrentándose con su primo francés (Francisco I) y con la Reforma protestante de Lutero. América es el granero, la mar (el Atlántico) constituye la carretera que no llega a soldarse con ninguno de los Continentes. El mar llamaba pero su voz no fue escuchada con la atención debida. Se dedicó dinero a la construcción naval y no faltaron esfuerzos para la investigación sobre los materiales náuticos y el armamento, pero ni gobernantes ni gobernados, exceptuando una minoría exigua, alcanzaban a entender la mar como factor vital, por lo que no se explotó adecuadamente. Lo primero era Europa, el continente propio.

En la seguridad de que quienes estas líneas lean son capaces de profundizar más en lo histórico, y en consecuencia con la brevedad exigida a un trabajo del tipo que nos ocupa, debo trasladarme a la segunda mitad del siglo XVI.

Felipe II, hijo del monarca emperador, bisnieto de Isabel y Fernando, accede al trono de España por voluntad de su augusto padre –enfermo y cansado, según nos cuenta, se retira a las extremeñas tierras de La Vera- y se encarga de los asuntos de España hasta que remata la centuria. Con la abdicación de Carlos I, la parte alemana del Imperio -de la cual procedía el título de Emperador- quedó en manos de su hermano Fernando. En puridad, Felipe II ya no era Emperador -de Alemania, por supuesto- sino Rey de España, imperando en el mundo.

La cuestión del mar, que atrae nuestra atención cobra una relevante importancia a lo largo del reinado del segundo de los Austria. Mediterráneo, Atlántico y Pacífico -éste último con indeleble huella de las Filipinas (Felipe)- son dominados por España. La única vez en la historia de las naciones, en la cual se puede hablar con propiedad de: Dominio del mar.

Así fue; España podía utilizar los caminos del mar en su beneficio y negárselo al resto del mundo, de hecho y de derecho. La demostración palmaria de este aserto se produciría en el Golfo de Lepanto, con la derrota naval del turco que pretendía la ocupación de Europa. Tal hazaña quedó reflejada en el epinicio del bardo:

*Cantemos al Señor que, en la llanura,  
venció, del ancho mar, al trace fiero*

....

*Tú, Dios de las batallas,  
Tú eres diestra,  
salud y gloria nuestra*

....

Lepanto, la corona de Portugal y América, condujeron al austero monarca hacia la mar –las talas de árboles para la flota se incrementaron para conseguir una formidable escuadra- y la derrota de sus buques arrumbaba a Inglaterra, contra su prima Isabel la protestante. El camino era la mar; el marino Bazán, artífice de la victoria mediterránea -Juan de Austria era el estandarte- por su habilidad y conocimientos del arte naval (táctica y maniobra). Pero el Marqués de Santa Cruz rendiría viaje en Lisboa –que pudo ser la capital de España –donde se concentraba la Felicísima Armada para la empresa de Inglaterra, dejando huérfana a nuestra fuerza naval.

Si Lepanto fue la manifestación del dominio del mar español, permitiendo que el aldabonazo de la mar fuese escuchado y atendido por el pueblo, el fracaso de la mal llamada Invencible –con Medina Sidonia al mando- fue un jarro de agua fría que frenó la atención popular sobre los asuntos marítimos, regresando a su inveterada mentalidad continental. Además fomentó el nacimiento de la concepción naval de ingleses y holandeses (hasta ahora de mentalidad campesina y pastoril). España pasó del dominio del mar –Lepanto- al control del mar-Invencible- menos ambicioso pero suficientemente eficaz.

España estuvo en la mar –Mediterráneo, Atlántico y Pacífico- con Carlos I y Felipe II. El siglo XVI, a pesar del revés de la empresa de Inglaterra, dio paso al XVII con una marina más poderosa en buques, pues no solamente se repusieron las pérdidas sino que se incrementó el número de unidades. Sin embargo, pese a los esfuerzos e intentos de los gobernantes, la mar no llegó a estar en la mente de los gobernados. Nuestra condición marítima se hizo más patente pero, salvo en Lepanto, ya no fuimos superiores en la mar y la lógica mentalidad marítima, consecuencia de nuestra condición, no se produjo.

El siglo XVII, que termina con una coincidencia importante: el fin de los Austrias, es un exponente de la situación de España ante el mundo. Hasta Felipe IV las coronas de España y Portugal van ceñidas a una misma cabeza. Sin embargo ambos reinos no llegan a consolidarse en uno solo. Lo que podría haberse constituido en la nación: Iberia, continúa siendo el conjunto de dos naciones.

En la mar, las flotas de España y Portugal actúan de forma combinada para alcanzar objetivos comunes, pero no llegan a constituir una fuerza nacional única. En la misma formación unos navíos son españoles y otros portugueses. De manera muy similar a lo que ocurre con las Alianzas, en las cuales bajo un mando común –véase las agrupaciones actuales de la OTAN- se incrustan las unidades de diferentes países.

Holanda e Inglaterra se enseñorean del Océano y España se ve obligada a una política de conservación, que a la postre resulta ser una estrategia defensiva. Ya no hay dominio del mar por nuestra parte, pero el esfuerzo aplicado es de tal magnitud que España mantiene sus líneas de navegación abiertas y seguras – de manera más que notable- con América sosteniendo el comercio marítimo, los lazos culturales y la evangelización, así como el dominio colonial del imperio heredado de los Reyes Católicos. Todavía queda fuerza naval suficiente para recuperar a holandeses y británicos algunas posesiones que habían cambiado de dueño merced al ascendente control del mar alcanzado por los vecinos del Canal de la Mancha.

El “siglo de oro” de fulgurante resplandor en las artes y las letras es, al mismo tiempo, el punto de partida del crepúsculo nocturno que se avecina. Se intenta detener el sol en el horizonte para evitar el ocaso, pero la estrategia de conservación en la mar no impedirá que otros se vayan adueñando de un espacio vital sin el cual no se puede sostener el imperio. El pueblo inglés se hace mariner, siente la mar en su propio ser; el pueblo español pierde lo poco que la mar pudo ir calando en sus entrañas y le va volviendo la espalda, pese a los esfuerzos que algunos hacen por obligarle a contemplarla mediante la construcción de excelentes buques, las promesas de ricos paraísos ultramarinos o el forzoso enrolamiento de las levas.

La historia nos cuenta proezas de nuestros marinos, descubriendo nuevas tierras, levantando cartas de navegación, defendiendo los territorios y las vías marítimas de comunicación –estudiando y peleando- pero calla ante las quejas que ellos presentaban a su Rey a sus gobernantes. El Almirante Brochero, Caballero de la Orden de San Juan, expone la desastrosa situación y falta de ánimo de las dotaciones, pero no es atendido. La mar sigue llamando a España, pero el pueblo no quiere escucharla.

Y sin embargo... durante el siglo XVII conservamos todos los territorios y mantenemos airosa nuestra presencia en el océano, resistiendo con energía ante las acometidas que provocan los ansiosos vecinos europeos, para apartar a España de esa situación de privilegio que había conseguido.

Quizás la empresa española, iniciada a finales del siglo XV, fuese prematura y “Esta empresa prematura para ella misma, fecundísima para la comunidad europea, quebrantó el ritmo de la historia de España” (La rebelión de las masas. (Anejo). José Ortega y Gasset). Pero la historia no admite cambios y nada altera los hechos por creer que se han producido prematuramente o con retraso. En lo que no entra nuestro egregio filósofo es en la cuestión de la influencia del mar en aquella empresa, que no habría sido tal sin el atrevimiento de unos osados marinos para dejar por su popa las columnas de Hércules. Porque la mar estaba allí, abrazando a España, y nos llamaba.

La relación de la mar con España es, a mi modo de ver, como un “flirt”; la mar llama y España, a veces, la atiende y otras, la mayoría, le da la espalda con desdén haciéndose la mujer interesante. ¡No sabe lo que se pierde!.

La “razón” ilumina Europa a través de toda la centuria que abarca el siglo XVIII. La Ilustración, de cuño genuinamente francés, provocará una Revolución tremenda en el mundo de las ciencias, las artes y el pensamiento –quiero referirme a lo que se intuye o entiende como filosofía- de los occidentales; consecuencia de aquel dramático cambio aparecerán otras “revoluciones” sangrientas multitudinarias, provocadoras de cambios de regímenes y con ello, de maneras de vivir nuevas.

España, como casi siempre, presenta una faz diferente y peculiar, que le es propia en medio de sus vecinos. Comienza el siglo con dos eventos singulares, aunque ligados, que son: el cambio de Monarquía y la Guerra de Sucesión.

El último de los Austria, Carlos II –el Hechizado, por más señas- muere sin dejar descendencia. Como quiera que “a quién Dios no le da hijos, le da sobrinos”, es uno de éstos –Felipe (V) de Anjou- quién recibe en herencia la Corona de España. Siempre hay algún Carlos –de Habsburgo- en la parentela, que sostiene “mejores” derechos hereditarios. El de Borbón es coronado y Francia le apoya. El de Austria se rebela e Inglaterra le ayuda. Utrech es el resultado de la contienda. El Reino de España, dueño de más de medio mundo, se queda sin Menorca y Gibraltar en pleno suelo metropolitano. Posteriormente se recuperará Menorca, pero Gibraltar continuará en manos británicas hasta nuestros días. Una isla y una península, claves en la estrategia mediterránea y atlántica de España, sin perder tal condición estratégica se encuentran en manos británicas. “Britania rules the waves”. Resulta obvio pensar que el pueblo español, sumido en una estrategia naval de conservación –defensiva-, carece de mentalidad marítima y que, por aquel tiempo, no se preocupa mucho de que el Ejército recupere un trozo de tierra patria meridional que es, para nosotros, la primera Columna de Hércules.

En América, ingleses, holandeses y franceses, se han instalado ya en las Guayanas. La debilidad española y el auge del poder marítimo anglo-holandés, se manifiesta claramente a la vista de los ataques combinados de 1.702 sobre el convoy de la Carrera de Indias en el estrecho de Rande (Vigo) y en 1.719 contra la propia ciudad de Vigo. El convoy terminó bajo las aguas de la Ría y todavía hoy se trabaja en la búsqueda de los pecios.

No todo ha de ser aciago, pues el concepto de Ilustración y las lecciones aprendidas darían como resultado la aplicación de los modelos de la ciencia moderna hacia la consecución de un objetivo: la utilidad.

En relación con las cosas de la mar, que es el meollo de lo que aquí me ocupa, he de resaltar solo alguno de los nombres de quienes trabajaron con ahínco para traspasar al pueblo sus inquietudes marineras: Patiño, Zenón Somodevilla, Jorge Juan, Ulloa, Gravina, Escaño...-los puntos suspensivos significan: lista inacabable. Era necesario persuadir a los españoles para transformar su mentalidad de continental a marítima. Sin embargo, Ortega ya nos advierte en su “Historia como sistema” (El quehacer del hombre): “En España para persuadir es menester antes seducir”. Pues eso.

El Secretario de Marina José Patiño, Intendente General, -que no tenía nada que ver con lo que conocemos como Cuerpo de Intendencia de la Armada de nuestros días- fue el pionero que estableció unos conceptos básicos tales como:

*Valoración estratégica de la zona*

*Preparación de los profesionales de la mar*

*Fomento de la marina mercante*

*Creación de una fuerza Naval disuasoria*

*Construcción de Bases de Apoyo*

Ello ocurría en el año 1726 y tales ideas conformarían lo que posteriormente se denominó, “Poder Marítimo”. E íntimamente relacionado con esta forma de pensar, creó los Departamentos Marítimos para: el fomento de la marina en general, el esfuerzo en la construcción de buques y el sostenimiento de personal y material.

No he de pasar por alto a los reyes de la dinastía Borbón que ostentaron el poder, desde 1702 hasta finalizar el siglo; fueron: Felipe V, Fernando VI, Carlos III y Carlos IV. Este último reinaría, también, en los comienzos de la siguiente centuria.

De los ataques sobre Rande y Vigo se dedujo como consecuencia la necesidad de artillar las costas, especialmente para defensa de los puertos de interés e instalaciones importantes. Ello daría lugar a la arquitectura de los castillos y los arsenales, que son el exponente del concepto nuevo de la logística naval de conservación, que durante el siglo XVIII estaría presente en el ámbito militar español. Al amparo de la Ilustración –ciencia y utilidad- se creó en España un Ejército de Tierra y una Marina de Guerra permanentes.

Patiño y el Marqués de la Ensenada, son figuras políticas básicas en el desarrollo de la marina. El primero añade al Cuerpo General de la Armada, el Cuerpo del Ministerio de Marina (de función política) y el de Ingenieros de los Ejércitos y Plazas, orientados en principio al desarrollo de las bases navales y construcción de buques. El segundo, D. Zenón, continúa la obra de su antecesor y la amplía con la creación de un cuerpo de marinería para el comercio y la Armada; previamente había hecho una exposición al Rey indicándole que sin marina la Monarquía Española no puede ser respetada.

Jorge Juan, y Ulloa, son exponente de la vertiente científica de la Marina de guerra, con reconocimiento en el exterior. Gravina y Escaño, simbolizan al

genuino oficial de mar y guerra; ambos aparecen como prototipo del navegante y combatiente, por encima de sus otras virtudes relativas al conocimiento científico y organizativo.

Fue durante el reinado de Fernando VI cuando se estableció una, al decir de hoy, “determinación de necesidades” a la cual se dio salida mediante grandes proyectos y la correspondiente toma de decisiones.

Durante el último tercio del siglo, hubo un intento de tomar la delantera sobre Inglaterra. España y Francia volvieron a firmar un Pacto de Familia y se decidió un ataque al corazón del imperio británico: Londres. Se pretendía alcanzar, con ello, una situación favorable imponiendo condiciones a Inglaterra. Las flotas española y francesa se reunieron en la zona de las islas Sisargas, pero una epidemia de escorbuto obligó a los franceses a entrar en Brest, con lo cual se perdió la ocasión de doblegar al inglés.

Durante todo el siglo se construyeron 229 Navíos y 196 Fragatas, alcanzando un total de buques –contando las otras clases- de 598. España ocupaba el tercer lugar entre las marinas del mundo.

Nuestros gobernantes se dieron cuenta de la necesidad de disponer de un poder naval que garantizase el comercio con América y el Pacífico, por lo cual se esforzaron en la construcción naval, arsenales y defensas portuarias. Se talaron enormes cantidades de bosque, las cuales fueron repobladas mediante la plantación de robles y coníferas. Fue un enorme esfuerzo defensivo.

Pese a todo, la mar no llegó a seducir ni a gobernantes ni a gobernados. En el interior del país lo que más se asemejaba a la mar y la marina eran las falúas Reales y el Tajo a su paso por Aranjuez. Por otra parte, la persuasión llegaba a la marinería a golpe de tolete o cabilla cada vez que se decretaba una leva. Durante esta centuria España está en la mar pero no es del mar. El pueblo sigue sordo a la llamada del océano. Ni siquiera el establecimiento, en número creciente a lo largo del país, de comercios denominados “ultramarinos” consigue fijar la atención en la mar, a través de la cual llegan las especias y otros productos que se expenden en los citados locales. Tampoco la precaria vida de las dotaciones de los buques estimulaba a los demás hacía tan sacrificada profesión, cada vez más encerrada en su burbuja ambiental.

Y llegó el siglo XIX. ¡Menudo siglo!. Aquí hay de todo y para todos. En 1.805, desastre de la Escuadra combinada Franco-Española ante la inglesa mandada por Nelson, frente al Cabo de Trafalgar. En 1.808, guerra de la Independencia contra el Ejército napoleónico, en la cual los ingleses son nuestros aliados y el enemigo Francia. A continuación viene la proclamación de la Constitución –habría más de éstas- por las Cortes de Cádiz, en 1.812. El rey Carlos IV, que ha sido “invitado de honor” en Bayona, ya no vuelve a España y le sucede su hijo Fernando VII- el Deseado- de ingrato recuerdo (abolición de la “Pepa”). Le sucede en el trono la pequeña Isabel II y, con ella, se inician las Guerras Carlistas a causa de problemas sucesorios dejados por su padre, en el lecho de muerte. Prim y Topete destronan a Isabel II y tratan con el rey de Italia –Víctor Manuel II- para que venga a España su hijo, duque de Aosta, que reinará como Amadeo I (los generales y almirantes ya no querían más Borbones). El de Saboya llega a España para ser coronado y lo recibe –casi de cuerpo presente, pues será asesinado a los pocos días- el general Prim y Prats. Ante semejante panorama, Amadeo renuncia al trono con una frase que se le aplica, aunque no confirmada, “españoles, os dejo por ingobernables”.

Antes de terminar el siglo se establecerá la Primera República cuya duración será la de un embarazo –9 meses- y estará representada por cuatro Presidentes, de los cuales uno no alcanza a gobernar un mes completo. Fracasada la aventura republicana, segada por el golpe de estado del general Pavía, España regresa al régimen monárquico borbónico. La restauración se hace en la persona de Alfonso XII. Diez años de reinado –de 1.875 a 1.885, año de su muerte- le concederán en título de “Pacificador”. Le sucede su hijo póstumo Alfonso XIII, al cual representará, durante su infancia, su madre la Reina Regente.

En las apretadas líneas precedentes, se condensa la historia de un siglo que muchos quisieran ver borrado. Comienza con una derrota naval en Trafalgar, y termina con otras dos en Cuba y Filipinas. España se desangra en la guerra de la Independencia, las guerras carlistas, las guerras de emancipación americana. Los reyes y los gobiernos cambian, como lo hace la veleta.

De todo aquel maremagnum, quiero resaltar tres hechos que llaman la atención desde el punto de vista naval y marino: Trafalgar, Independencia americana y, encerrados como un todo indisoluble, Santiago de Cuba y Cavite.

En Trafalgar, Napoleón es derrotado en la mar por los británicos pero la gran herida abierta respira por el costado español. La sangre de nuestros marinos tiñe las aguas del Saco de Cádiz y muchas de nuestras mejores unidades encuentran reposo definitivo en sus aplacerados y a veces abruptos fondos. A la amargura de la derrota, que produce un ponerse de espaldas a la mar, sucede una reacción popular de enaltecimiento de los héroes muertos y el renacimiento del espíritu patriótico. La tragedia da origen a un sentimiento compartido de grandeza nacional, que debe ser recuperada. Nuestra flota no ha desaparecido; todavía existe y la cantidad de sus buques como su calidad, no han mermado de manera significativa nuestra potencia naval. Pero la moral del personal ha sufrido un grave quebranto. Inmediatamente se nos cae encima la guerra de la Independencia y, con ella, la preocupación de recuperar nuestro propio territorio en manos del francés. Una vez más en la historia, la tierra impone su fuerza y el pensamiento se aplica a lo próximo dejando a un lado la cruel y desconocida mar. La mentalidad continental se afianza en el español. Lo primero es lo primero: nuestra tierra.

Independencia y guerra, dos vocablos atronadores e inseparables que encierran las ideas de libertad y lucha connaturales de la existencia del hombre. Al principio de la centuria España lucha por su libertad, hace la guerra de la independencia al francés. América, nuestras Indias, se mantiene a la expectativa; observa y rumia en su pensamiento, todo lo que va acaeciendo en la Madre Patria. Nada de lo que sucede en España le resulta ajeno; ella, América, también es España. Sin embargo...

Bolívar, San Martín, Sucre, La Mar... españoles, oficiales del Ejército del Rey de España y de las Indias, combatientes en Marruecos y en la guerra de la Independencia al mando de unidades españolas, deciden romper su juramento y proclamar la independencia desde California hasta la Patagonia.

Un cambio de conducta tan brusco y decisivo tenía que obedecer a serias razones, sobre todo cuando se trataba de leales y probados oficiales de Su Majestad. Para no perderme entre tantas figuras de aquel desgarro colonial, fijaré mi atención en Bolívar. Lo tomo como paradigma porque, en mi opinión, es el más enérgico, audaz y comunicador de todos ellos; por alguna razón se le conocerá en la historia como: el Libertador.

La independencia de los Estados Unidos –apoyada por España- en el siglo anterior y las visitas al París napoleónico, aprovechando sus pasos por Madrid y amparado por su categoría de Teniente del ejército español fueron el iniciador de la combustión independentista en el corazón de Bolívar. Sobre todo su no disimulada admiración por Napoleón, la Ilustración y algún gramo de masonería adquirido en Europa. Los bandazos y la inestabilidad política de los gobiernos – Carlos IV y Fernando VII- de comienzos de siglo, unidos a las maniobras de Francia e Inglaterra para quitar a España del concierto mundial, fueron como la leña seca que se arrima a la chispa. La guerra civil estalló en las Indias; republicanos contra realistas, españoles contra españoles. Al final nuestra América se desgaja de España.

Pero, detengámonos en lo que dice Bolívar sobre las razones para la guerra contra su Rey:

- “Un continente, separado de la España por mares inmensos, más poblado y más rico que ella, sometido tres siglos a una dependencia degradante y tiránica...”

- “El español feroz, vomitando sobre las costas de Colombia para convertir la porción más bella de la naturaleza en un vasto y odioso imperio de crueldad y rapiña”.

No es fácil encontrar explicación a tanto desprecio y rencor, rayano en el odio, que este oficial-español por más de cinco generaciones destila hacia su propia Madre Patria. Sin embargo quiero llamar la atención sobre el primer entrecomillado. La mar, desde el continente americano se presenta como elemento separador. Aquellos mares inmensos que fueron vías abiertas por los intrépidos descubridores y conquistadores españoles, se convierten en murallas infranqueables. He aquí la mentalidad continental de los españoles americanos, nuestros criollos.

Semejante similitud –el mar como impedimento- se puede observar en España. Rafael de Riego en Cabezas de San Juan detiene a las tropas que se enviaban para embarcar en Cádiz en ayuda y refuerzo de los realistas –mandados por Murillo, el héroe de Puente Sampayo- que luchaban contra los insurrectos independentistas de Bolívar y los suyos. De hecho, en América, los combatientes de ambos bandos sumaban unas pocas decenas de miles de hombres. Otra cosa habría ocurrido si a quienes defendían la Corona le hubiesen llegado aquellos necesarios refuerzos. Pero ni se pensaba en la mar, ni se tenía presente lo importante que era mantener el imperio. Después de Trafalgar, la mar era una molestia.

Tras alcanzar la independencia, Bolívar –que era a la sazón un hombre acaudalado; cosa que le venía de familia- recapacitó y en el artículo 8 de la Declaración de Independencia de Venezuela quedó inscrita la siguiente fórmula:

*¿Juráis por Dios y por los Santos Evangelios que estáis tocando, reconocer la soberanía y absoluta independencia que el orden de la Divina Providencia ha restituido a las provincias de Venezuela, libres y exentas para siempre de toda sumisión y dependencia de la Monarquía española... y conservar pura e ilesa la Santa Religión Católica, apostólica y romana, y defender el Misterio de la Concepción Inmaculada de la Virgen María Nuestra Señora?.*

Si el imperio español había quebrado, España dejaba en América: Universidades, institutos y seminarios, como muestra de fidelidad al legado cultural y social que, a través del cristianismo, había sido el objetivo fundamental de los Reyes Católicos. Y ello trasciende hasta nuestros días. Sin embargo, la mar había dejado de ser el camino.

Próximo a morir y cuando todo era ya irremediable, Bolívar da muestras de arrepentimiento declarando. “Hemos perdido lo más precioso que teníamos antes de la guerra, y si volvemos la vista atrás, ¿quién negará que eran más respetados nuestros derechos?. Nunca tan desgraciados como lo somos al presente; gozábamos entonces de bienes posibles...”. Y en una respuesta a Urdaneta le dice: “Créame usted, yo nunca he visto con buenos ojos las revoluciones, y últimamente he deplorado hasta la que hemos hecho contra los españoles”. Tarde, lastimosamente muy tarde.

A trancas y barrancas nos acercamos al último cuarto del siglo XIX. Pensar en la mar, poner en práctica tras la hecatombe colonial un concepto tan profundo como el poder naval –“sea power” o “puissance maritime”, para acercarse más a esta idea- requiere la presencia del genio político. Ahora que ya no existe hispanoamérica en su integridad, aún quedan resquicios caribeños y filipinos a defender. La estrategia ofensiva, abandonada 200 años ha, obliga a una política de conservación a ultranza si se pretende continuar ejerciendo una presencia influyente en el mundo. Sólo Maura, un isleño balear dotado de cualidades dialécticas e influyente en el ruedo político del momento, clama por una adecuada presencia naval española en el mundo. Al igual que “el Precursor”, su grito se pierde en el desierto de las Cortes Españolas.

Y sucede el desastre final de Cuba y Filipinas. Aún me resisto a sumar Puerto Rico, “Borinquen querido” , que sin perderse fue abandonado a su suerte. Nos movemos en un mundo naval de la gran revolución, conmovedora de arquetipos, movida por la máquina de vapor y la coraza. La tecnología de la U.S. Navy nos desarbola en el Caribe y en Luzón. Así, una vez más, en 1.898 asistimos al ocaso de Hispanoamérica y al orto de la “generación del 98”, como había sucedido en el “siglo de oro”, doscientos años antes. Aldabonazo al espíritu patriótico nacional, simultaneo con el puñetazo que ha dejado a España al borde del K.O.

No es de extrañar que ante semejantes circunstancias, entrada y salida del siglo con derrotas navales y la inestabilidad política –cambios de gobierno, asonadas, guerras carlistas- que nuestra patria había padecido, no estuviese el pueblo español por la labor de aplicar su pensamiento a las cuestiones marítimas, bastante tenía con preocuparse por las cosas del terruño. La condición de España era marítima pero su mentalidad continuaba siendo continental. Poca repercusión tuvo en la nación, la derrota en los cañaverales guajiros o la resistencia a ultranza de los soldados de Baler. Lo que pesaba como un plúmbeo lastre eran los barcos hundidos en el Caney y Cavite.

Ante la historia no cabe el optimismo ni el pesimismo; los hechos son lo real. El hombre es tal en tanto que vive. La realidad del hombre es su vida. Pero vivir es un estar haciendo algo y, por ello, la vida es un permanente gerundio que se apoya en el inmediato pretérito, con vocación de futuro que viene ya. Cuando estoy escribiendo, al concluir el último rasgo, áquel ya pertenece al pasado y el siguiente término que va a surgir es el futuro. Tal presente continuo que es el hombre, es también su historia . El pretérito es el soporte del presente y la

palanca del futuro. También ocurre así con la sociedad, los pueblos, las naciones. Recurriendo, una vez más, a Ortega transcribo lo siguiente:

*“Para comprender algo humano, personal o colectivo, es preciso contar una historia. Este hombre, esta nación hace tal cosa y es así “porque” antes hizo tal otro y fue de tal otro modo. La vida sólo se vuelve un poco transparente ante la “razón histórica”. (La historia como Sistema).*

De una centuria que había comenzado con una derrota naval y finalizaba con otra, no se podía esperar otra cosa que la vuelta de espaldas a todo lo que tuviese relación con la mar. Al menos, sobre la tierra se pisa firme.

Convertida en una potencia de segundo orden, España entra depauperada en el siglo XX. De poco sirven los esfuerzos artísticos y literarios de las generaciones del 98, 14 y 27 que tratan de insuflar un aliento moral y de recuperación del espíritu nacional, cuando continúan arrastrándose las rémoras caóticas del XIX. Por otra parte, la situación internacional convulsa con Alemania, Francia e Inglaterra disputándose la nueva hegemonía colonial, darán lugar a la I Guerra Mundial –España permanece neutral y aunque esta situación la beneficia, pagará su tributo después- y al nacimiento de la URSS.

Todavía fresco el conflicto europeo, nos encontramos inmersos en una guerra, contra Abd el Krim, en Marruecos, cuyo chispazo es el desastre de Annual. Para dominar a los cabileños se necesita el apoyo de Francia, que aporta unidades navales, para desembarcar en Alhucemas. Tras la sangría africana nos viene encima un cambio de régimen.

Alfonso XIII se marcha a Roma y se establece la II República Española el 14 de Abril de 1931. La velocidad con la cual se suceden los acontecimientos, en el mundo y en España, será uno de los factores influyentes más destacado de toda la centuria. En lo que atañe a la marina, la vela ha desaparecido prácticamente de la escena y el carbón –en la primera mitad del siglo- cede su lugar al petróleo como combustible propulsor de las nuevas unidades navales, mejor artilladas y más protegidas por las planchas de acero de sus cascos. Una nueva arma se asoma al espacio aéreo: el avión. Así nacen los nuevos ejércitos del aire que tendrán su prueba de fuego en la Guerra Civil española y la siguiente II Guerra Mundial, en la que España se declara no beligerante.

Nuestra flota posee un número de unidades suficiente para atender los problemas domésticos y la Armada mantiene el nivel tecnológico gracias a los modelos ingleses, franceses e italianos que componen nuestras escuadrillas de destructores, torpederos, cañoneros y cruceros, así como unos pocos submarinos y algunos hidroaviones de la Aeronáutica Naval. Pero la Guerra Civil y la II Guerra Mundial se encargarían de dejar en estado de obsolescencia a todas aquellas unidades. Se puede decir que la Armada, al comenzar la segunda mitad del siglo pasado, había alcanzado el nivel de la bajamar escorada en cuanto a tecnología y a recursos presupuestarios, por lo cual los buques tenían restringidas sus maniobras y operaciones y el personal debía aprovechar hasta el límite los días de mar anuales, para mantener el espíritu y la eficacia –moral y trabajo- del material disponible.

En cuanto a la mentalidad marítima se refiere, debo señalar que muy poco había cambiado, pues lo único en lo que España estaba boyante en la mar era nuestra flota pesquera. Sin embargo, todavía no nos habíamos convertido en el

país ictiofago actual, a pesar de disponer de una importante industria de conservas y salazones de pescado. Algunas películas bélicas relacionadas con la II Guerra Mundial, acercaban al espectador español a la mar –el cine era el medio de expansión nacional- presentando diversos combates navales correspondientes a la lucha antisubmarina y batallas desarrolladas en el Pacífico, Atlántico y Mediterráneo. El séptimo arte contribuyó con acierto al conocimiento del medio marítimo y a la importancia que la mar había tenido durante la contienda mundial; también sirvió para que bastantes jóvenes decidieran apuntarse a la marina, mercante o de guerra, tratando de emular a todos aquellos héroes del celuloide (americanos, británicos, alemanes y japoneses) que acaparaban los primeros planos de las pantallas. Fue algo así como un tímido repunte de la marea que anunciaba un cambio hacia una nueva pleamar naval.

Así sucedió cuando, a partir del año 1953, la Armada española comenzó a recibir nuevas unidades procedentes de la U.S. Navy. Los barcos americanos – material de segunda mano para el Tío Sam- nos traían nuevos equipos de detección, en forma de radares y sónares (el radar era desconocido y lo que más se parecía al sónar eran los hidrófonos que montaban algunas unidades) equipos de comunicaciones, navegación hiperbólica, direcciones y montajes de artillería, armas submarinas –entre ellas los primeros torpedos acústicos- sistemas de propulsión con la novedad de los recalentadores, nuevo servicio de habitabilidad, en resumen: una nueva forma de organización del buque.

La conocida como “ayuda americana” actuó como un complejo vitamínico impulsor de la actividad marítima, en general, y de la Armada en particular. El idioma inglés, necesario para el adecuado uso de los equipos, se fue imponiendo en las comunicaciones y condujo a nuestros marinos a familiarizarse con la táctica naval de la OTAN –de hecho cuando España ingresó en la Alianza Atlántica oficialmente, la Armada ya llevaba muchos años utilizando los métodos y orgánica de los aliados- mediante maniobras conjunto-combinadas con las marinas americana, francesa, británica y portuguesa, que se programaban anual y regularmente. Todo aquello fue el pistoletazo de salida para alcanzar el nivel de tecnología del que disponemos en la actualidad y que afectó, positivamente, a la construcción naval a través de la inolvidable Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, reconvertida en IZAR y actualmente en NAVANTIA.

Arrastradas por el desarrollo de la marina de guerra, se fueron poniendo al día: la mercante, la de pesca, la deportiva y la científico-oceanográfica, cuyas labores y unidades van en aumento y capeando con acierto las dificultades circunstanciales que se presentan en un mundo global y competitivo, cual es el que vivimos después de la Guerra Fría.

Habiéndolo hecho antes, a lo largo de la historia, la Armada a través de sus centros de enseñanza e instrucción y de las Escuelas de Náutica –cuyos profesores fueron en su mayoría marinos de guerra- aportó a la nación en la segunda mitad del pasado siglo, profesionales en electrónica, comunicaciones, buceo, contraincendios, marinos mercantes y un largo etcétera, de forma desinteresada como corresponde a los principios que rigen el quehacer naval español.

El siglo pasado ha sido bélico de principio a fin. No ha quedado un solo continente libre del fenómeno de la guerra. La guerra es horrible, cruel y onerosa pero dentro de su proceso destructor porta un elemento, en cierto modo positivo,

ya que actúa como catalizador del desarrollo de nuevas tecnologías. Si la II Guerra Mundial introdujo el uso de la energía nuclear aplicada a fines pacíficos, podemos decir que la Guerra Fría sirvió para abrir la puerta a la investigación del espacio, la cibernética y con ello la celeridad de las comunicaciones. El mundo se ha hecho más pequeño mediante la conversión de los sistemas analógicos – función continua, numeración decimal- en digitales –función discreta, numeración binaria- mediante los cuales se obtiene la información en tiempo real y la imagen virtual, con sus pixels, engaña a los sentidos de tal forma que su nitidez y definición nos parecen mejores que la real. Esto es, de manera muy resumida, el legado que recibe nuestro siglo XXI: guerras, terrorismo, hambrunas, tecnología, riqueza y bienestar. Todo mezclado y, como siempre, mal repartido. He aquí el reto de la humanidad para trabajar duro en la búsqueda de una paz estable y justa.

Para España, conviene recordar que la mar continúa ahí presente haciéndonos su eterno llamamiento. La Armada con sus unidades dotadas de la más avanzada tecnología y sus hombres aplicándose en todas las materias modernas, continúa realizando su papel de dar a conocer cuan importante es el medio marino para nuestra patria. En este quehacer resulta importante contemplar cómo también las otras marinas: mercante, pesquera, científica y deportiva, se esfuerzan por dar a conocer las cosas de la mar a los españoles, creando foros, sociedades, seminarios, programas de información general mediante: revistas, publicaciones, películas y medios audiovisuales. Con este tipo de acciones es muy posible que aquella mentalidad continental, tan arraigada entre nuestros conciudadanos, vaya tornándose en marítima aprovechando el nuevo camino de la pleamar que va, lentamente, cubriendo los bajíos que todavía siguen velando.

Y recordar que, si la bajamar precedente ha durado alrededor de tres siglos, se tardará mucho –esperemos que no tanto como el anterior periodo- en alcanzar la deseada amplitud de marea de una ilusionante y esperanzada pleamar, sobre la cual flotará nuestro pensamiento naval. Esta es la meta y para alcanzarla hay que persistir en la carrera.

## **ALGUNOS FACTORES DE PERMANENCIA EN UNA ESTRATEGIA NAVAL NECESARIAMENTE FLEXIBLE.**

Aurelio FERNANDEZ DÍZ

La Revisión Estratégica de la Defensa del año 2003 y otros documentos que la complementan<sup>1</sup> definen, en su conjunto, el panorama estratégico en el que han de desenvolverse las Fuerzas Armadas durante los próximos años. Estos documentos se apoyan en principios que tienen vocación de permanencia. Sin embargo, una situación internacional que cambia a ritmo acelerado afecta necesariamente a los fundamentos de lo que debe ser una Estrategia Naval que garantice la defensa de los intereses de España en el ámbito marítimo y, por tanto, a las capacidades de la propia Armada como instrumento imprescindible para llevarla a cabo. Esta situación internacional tan cambiante y la aparición de nuevas tecnologías justifican los conceptos de “transformación de las fuerzas armadas” o “revolución de los asuntos militares” que se debaten ampliamente dentro de la alianza atlántica para poder adoptar los necesarios cambios en los procedimientos y en las estrategias que afectan directamente al planeamiento militar.<sup>2</sup> Parece entonces que podemos decir con fundamento que los objetivos que debemos alcanzar caen del lado de lo permanente y que lo que puede y debe ser flexible, lo que puede y debe de cambiar en un momento dado es el procedimiento, el cómo lograrlo. La coexistencia de lo flexible y lo permanente será siempre inevitable. Identificar al menos algunos de los factores de permanencia que puedan constituir hoy el fundamento de la Estrategia Naval de España y que, a su vez, puedan inspirar los principios del pensamiento naval y la doctrina de la Armada, es el objeto de lo que a continuación se escribe y lo que justifica el alcance de este trabajo.

El Jefe de Estado Mayor de la Defensa tiene asignadas<sup>3</sup> las competencias correspondientes a un Comandante Operativo de las Fuerzas Armadas y, como tal, es el responsable de la elaboración de los planes operativos. Para ello recibe las estimaciones de los Jefes de Estado Mayor de cada Ejército y de la Armada con las que cada uno de ellos hace incidir su “pensamiento” particular en el pensamiento conjunto o en la obtención de una estrategia conjunta en la que puedan apoyarse las grandes operaciones militares. Aparece la necesidad de Mandos Operativos Conjuntos con capacidad de planeamiento propio.

Por otro lado, la Armada tiene asignados<sup>4</sup> todos los cometidos relacionados con el pensamiento naval y la generación de doctrina que sea el resultado de un esfuerzo continuo de análisis y reflexión. Este pensamiento debe permitir acercarnos al mismo tiempo a lo que debe ser permanente y a lo que puede ser flexible o sujeto al cambio en una Estrategia Naval que, en su conjunto, debe inspirar la acción de Mando y, por tanto, la redacción de documentos de la importancia de los anteriormente mencionados. Creemos sinceramente que, para mayor definición de aquella

---

<sup>1</sup> Directiva de la Defensa Nacional 1/2004 de la Presidencia del Gobierno. Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional Directiva de Planeamiento Militar 2005-2006. Concepto de Operaciones Navales (COPNAV) del Estado Mayor de la Armada.

<sup>2</sup> Discurso anual del Secretario General de la OTAN 14 abril 2004 “Transforming NATO. A Political and Military Challenge”

<sup>3</sup> Orden Ministerial 37/2005.

<sup>4</sup> Orden Ministerial 82/2000. Instrucción de Organización del AJEMA 306/2000

Estrategia, el pensamiento naval debe tomar en consideración factores no solo puramente estratégicos sino también operativos y logísticos, o incluso orgánicos, pues todos ellos están directamente relacionados entre sí. El pensamiento naval, casi siempre amparado en precedentes históricos, no puede ser útil sino abarca todos los aspectos que influyen hoy y pueden influir mañana en el resultado de las operaciones en la mar y tiene, como deben tener el pensamiento aéreo o el pensamiento terrestre, existencia propia y, por tanto, debe de ser tenido en cuenta en cualquier forma de pensamiento conjunto que se nos antoja siempre mucho más circunstancial y limitado a la ejecución de operaciones concretas por mucha que sea su envergadura. La Armada, además de las misiones asignadas, tiene también su propia e ineludible visión de los problemas estratégicos que le afectan por estar directamente relacionados con la naturaleza especial del medio en el que deberá cumplir aquellas misiones. Con independencia de todo ello, podrá y deberá colaborar, o implicarse de lleno, con los otros Ejércitos, allí, dónde y cuándo sea necesario, en todo lo que a lo conjunto se refiere. Consideramos, por tanto, que la acción conjunta, aunque en muchas ocasiones sea la que determine el carácter de las operaciones, no puede en modo alguno sustituir los principios permanentes o los fundamentos de lo que debe ser una Estrategia Naval que pueda aplicarse con la flexibilidad necesaria en la defensa de nuestros intereses en la mar. Es difícil de comprender que todas las operaciones tengan que ser necesariamente conjuntas ni que la Armada, por sí sola, no pueda tener capacidad estratégica propia habida cuenta de los medios de los que dispone y los objetivos de fuerza que pretende alcanzar.

### **CONSIDERACIONES PURAMENTE ESTRATÉGICAS.-**

De acuerdo con lo que parece doctrina permanente en la Armada, y hoy es ya doctrina conjunta, cualquier Estrategia Naval debe continuar descansando en dos pilares básicos:

- **Seguridad y Defensa propia (intereses exclusivamente nacionales).**
- **Seguridad y Defensa compartida (intereses aliados o colectivos)**

Estos dos pilares se pueden reconocer como el esqueleto o el fundamento de nuestra Estrategia Naval en unas zonas de interés que hoy han superado ampliamente a los antiguos triángulos Alborán – Rosas - Sicilia y Azores – Cádiz – Canarias , e incluso han podido superar al propio Estrecho, como piedra angular de cualquier estrategia naval, por las obligaciones impuestas por una exigente realidad: los despliegues de fuerzas multinacionales en los que España participa y la necesidad de hacer frente a crisis relacionadas con la defensa de intereses pesqueros dispersos por mares tan lejanos como el Índico, el Atlántico Norte, el Atlántico Sur o el Pacífico Oriental. Nuestra dependencia económica del exterior, nuestra condición de país en gran parte archipelágico, la imposibilidad de resolver nuestros problemas marítimos solo desde zonas costeras conforman una realidad que obliga necesariamente a una marina oceánica con estrategia propia que haga posible alcanzar los objetivos antes mencionados. Y ¿cómo conviene ejercer o materializar esta capacidad de actuación en zonas tan alejadas del territorio nacional? Parece necesario elegir, como se viene haciendo desde hace años, entre un ideal: el dominio del mar, el dominio de todo el mar alcanzable o lo que hoy, con los medios

disponibles, siempre limitados, se puede razonablemente alcanzar: el control limitado en el espacio y en el tiempo de una zona de interés.

La estrategia de cooperación es una necesidad impuesta por el proceso de integración de la Unión Europea y una necesidad también de la OTAN que obliga, a su vez, a la más abierta y completa cooperación con los Estados Unidos de América en todos los campos de la defensa, de la economía y del desarrollo industrial.

Por otro lado, planear la obtención de objetivos de fuerza que sean comparables a los de nuestros vecinos europeos (antiguo concepto de paridad estratégica surgido precisamente cuando los peligros y amenazas procedían de los propios vecinos) parece todavía hoy una necesidad impuesta por motivos bien diferentes :el obligado reparto de cargas dentro de la Alianza Atlántica y de la propia Unión Europea y el equilibrio que debe tener, para ser efectiva , una política exterior común y la consecuente política de defensa. Se puede aceptar que las naciones europeas que demuestren mayor eficacia en el tratamiento de los asuntos políticos y económicos ejerzan dentro de la Unión alguna forma de liderazgo pero parece que no sería aceptable un liderazgo basado exclusivamente en la fuerza militar. Hoy la paridad estratégica en el campo convencional, en su sentido mas amplio, es un concepto que, aunque parezca trasnochado, no se debe abandonar, si bien debidamente actualizado, porque estimula no solo el equilibrio de lo que vaya a ser la política exterior y defensa de la Unión Europea sino también el desarrollo de la investigación y el desarrollo industrial. Todo ello aceptando que, llegado el caso y siempre dentro de un ambiente de confianza mutua y muy estrecha colaboración en el planeamiento militar europeo cada nación pudiese especializarse y responsabilizarse ante sus aliados (por su experiencia, por su capacidad industrial, por su tradición) en alguna forma de guerra específica. En esta fase se podría hablar, en el ejercicio de un genuino reparto de cargas, del planeamiento por capacidades complementarias en lugar de la obtención de objetivos de fuerza similares e independientes.

Hay otro aspecto de la estrategia de cooperación que merece ser considerado y es el siguiente. La situación política internacional está evolucionando de manera que las amenazas a las que hay que hacer frente no proceden en su mayor parte de estados organizados cuyo comportamiento sea previsible o sensible a una posible disuasión o respuesta esperada de los estados o alianzas atacados o amenazados. Es fácil reconocer que los riesgos mayores proceden hoy de grupos organizados, o de los que hoy se reconocen como estados fallidos, que practican una política suicida en tierra, mar y aire casi siempre financiados por actividades ilícitas o fanatismos religiosos. Surge así el concepto de guerra asimétrica y, en lo que a lo naval se refiere, el concepto de seguridad marítima que hoy debemos extender a la protección del medio marino o al control de los fenómenos migratorios. El planeamiento militar se ve completamente influido por este problema que a todos nos afecta. Ya no se trata de prever un posible enfrentamiento con un ejército de estado, situado en un lugar conocido y de comportamiento previsible, sino más bien de anticiparse a un enfrentamiento con grupos de carácter guerrillero y suicida, controlados a distancia, que amenazan y atacan en cualquier momento y lugar. Probablemente sea esta nueva forma de amenaza, que deja la iniciativa al contrario, uno de los factores que nos ayuden a conocer mejor lo que debe ser permanente y lo que debe de ser flexible en nuestra estrategia naval.

A todos estos riesgos y amenazas se está dando una respuesta nacional y multinacional, al menos desde un punto de vista europeo. La Armada nació, entre otras cosas, como respuesta a las amenazas procedentes de otros estados (piratería

incluida) más que para hacer frente a amenazas asimétricas. Hoy la situación es bien distinta. La nueva forma de guerra, la guerra asimétrica, los nuevos peligros, riesgos y amenazas obligan hoy a una respuesta necesariamente coordinada de los órganos y estamentos civiles y militares directamente afectados para hacer frente a problemas cuya solución está en el límite de lo militar y lo policial y que surgen cuando no es posible negar la iniciativa al contrario o no se ve la forma de acabar con el problema en su origen, como sería de desear. Es evidente que la Armada no puede ni debe hoy monopolizar la acción marítima sino que debe de compartirla con otros estamentos del Estado y darles la necesaria cobertura en todo aquello que puedan necesitar, obligados por sus actividades en la mar, como pueden ser, entre otros muchos, el intercambio de inteligencia, el transporte de equipamientos, la instrucción y el despliegue lejano de personal, o el apoyo en el mantenimiento de buques o instalaciones. En el caso de España, de acuerdo con lo actualmente legislado, los estamentos principales que se reparten la actividad marítima son:

- **La Fuerza de Acción Marítima de la Armada.**
- **El Servicio Marítimo de la Guardia Civil del Ministerio del Interior.**
- **El Servicio de Salvamento y Seguridad Marítima del Ministerio de Fomento.**
- **El Servicio de Vigilancia Fiscal del Ministerio de Economía y Hacienda.**

Es muy positivo que muchos órganos del Estado y un gran sector del pueblo español consideren la mar como el lugar en el que pueden alcanzar mejor el cumplimiento de sus objetivos, encontrar la solución a sus problemas o la satisfacción de una necesidad concreta sea ésta económica, deportiva, turística o recreativa. Cuantos mas españoles sientan la necesidad de navegar, mas nos beneficiaremos todos. Pero no es fácil proyectarse y permanecer en la mar en el tiempo necesario sin experiencia y tradición debido a los problemas que hay que afrontar y que la propia mar plantea en forma de reto continuo. La Armada es depositaria de una tradición que no se puede perder porque es una herencia, un bien recibido de nuestros antecesores cuyo esfuerzo, y el nuestro hoy, resulta vital para que España pueda mantener la capacidad de volcarse al mar para la mejor defensa de unos intereses diseminados por todos los mares del mundo. Son pocas, muy pocas las naciones que pueden contar con una Armada con la tradición de la nuestra lo que es condición imprescindible para navegar con la permanencia y la eficacia necesarias. El ser depositaria de esta tradición no implica que la Armada no pueda hacer partícipe de ella a otros órganos del Estado que la puedan necesitar, o que ya la están necesitando, pero ello ha de hacerse estableciendo los cauces por los que hacer discurrir la necesaria colaboración y coordinación. Un mínimo sentido de la economía obliga a todos no solo a coordinar sus esfuerzos sino también a repartir funciones y responsabilidades.

Por su propia naturaleza, la Fuerza de Acción Marítima de la Armada, cuyos buques ostentan la exclusiva condición de “buques de guerra”, según los define el propio Derecho Marítimo Internacional, es uno de los sujetos principales para alcanzar los objetivos nacionales en el campo de la seguridad y protección marítima.

## CONSIDERACIONES LOGÍSTICAS.-

La interoperatividad y la estandarización son conceptos generalmente aceptados como los pilares de la logística operativa común y consiguiente eficacia de las fuerzas combinadas o conjuntas. La cooperación industrial es probablemente el camino mas corto para alcanzar estos objetivos. Se trata de conseguir fundamentalmente la cooperación de los gobiernos y de las industrias de defensa europeas para que no compitan entre si cuando se trata del desarrollo de proyectos eminentemente europeos y en especial cuando alguna de las naciones ya hayan efectuado grandes inversiones en el diseño, desarrollo y materialización en estos proyectos transformados en equipos de eficacia probada. Parece que podemos estar de acuerdo con la Agencia Europea de Defensa (EDA) cuando, para hacer frente a presupuestos cada vez mas bajos y que pueden poner en riesgo una ya excesivamente fragmentada industria de defensa europea, propone un Código de Conducta al que deben someterse los procesos de obtención de las naciones europeas si desean obtener los siempre convenientes beneficios de la economía de escala.<sup>5</sup> De las 24 naciones que componen la Unión solo España y Hungría no se han adherido al mencionado Código. No debemos olvidar que los excesos de proteccionismo a la larga perjudican a las industrias protegidas cuando esta protección supera un determinado nivel. Es difícil para los gobiernos encontrar el justo punto de equilibrio entre la protección y la apertura a la necesaria competencia por lo que es posible que la solución tenga que venir, o vaya a venir, de una progresiva integración de la economía europea.

También es una realidad el afán de los gobiernos europeos que se han apresurado a disminuir drásticamente sus objetivos de fuerza para obtener los ya anticuados dividendos de la paz y moderar así a una opinión pública no suficientemente informada sobre la necesidad y la importancia de las inversiones (creemos que no deberíamos llamarles gastos) en Defensa. Con esta decisión han colocado a las industrias europeas, y no digamos ya a las nacionales, en una grave situación. Este fenómeno ha afectado incluso a los Estados Unidos de América cuyas industrias de defensa, a pesar de todas las guerras y todos los pesares, están pasando por un momento difícil que les ha obligado a concentrarse en cuatro grandes grupos industriales :Lockheed Martín, Northrop Grumman, Boeing y Raytheon.<sup>6</sup> Si esto sucede en los EUA ¿que no sucederá en Europa? Parece que urge demostrar la flexibilidad norteamericana y proceder a unificar industrias y coordinar el planeamiento militar con mentalidad europea y no con mentalidad excesivamente nacional. Creemos que la Agencia Europea de Defensa (EDA) tiene un trabajo difícil pero que podrá verse estimulado por la situación internacional que obligará a seguir por el camino que todos podemos ver como mas adecuado. Creemos que pronto podrá llegar el día en el que incluso la industria europea tenga que fusionarse con la norteamericana para hacer frente común ante una imparable competencia asiática. Ante esta presión incluso Rusia podría verse obligada a caer definitivamente del lado europeo antes que desempolvar una estrategia de trasnochada guerra fría. La

---

<sup>5</sup> Nicholas Fiorenza. "European nations agree to develop defence industry" Jane's Defence Weekly 27 Sept 2006.

<sup>6</sup> Mata Verdejo, Emiliano. "Racionalización del esfuerzo en defensa: una perspectiva desde la industria. Monografía del CESEDEN nº 76.

industria aeronáutica europea, con problemas, ha dado, sin embargo, pasos de gigante en el tema de la concentración industrial que pueden señalar el camino a la industria de la construcción naval que aún trabaja con independencia. La cuestión consiste más en la unión de los grandes grupos industriales, dentro de una economía europea completamente liberalizada, que en el desarrollo conjunto de programas cuya ejecución plantea serios problemas según la práctica ha demostrado<sup>7</sup> y sigue demostrando.

En este punto conviene recordar que el Departamento de Defensa norteamericano no tiene dificultades para adquirir equipos en el exterior cuando estos demuestran cumplir con los requisitos operativos y logísticos deseados. Efectivamente resulta mucho más rentable adquirir equipamientos disponibles en el mercado, suficientemente probados, que iniciar un siempre costoso y muchas veces innecesario programa de obtención. Otra cosa es que antes de efectuar las inversiones necesarias para la adquisición, especialmente cuando éstas sean considerables, se negocie el retorno o la compensación industrial correspondiente. En nuestro caso, es cierto también que los intereses de la industria, con ser merecedores de la mayor consideración, en ocasiones pueden no coincidir con los intereses de la Armada.

Los programas de obtención deben de incluir, además de los imprescindibles requisitos operativos, los no menos importantes requisitos logísticos. Estos requisitos son imprescindibles para asegurar el ciclo de vida del producto así como la estandarización y la interoperabilidad, ya mencionadas, como un medio de abaratar su precio, sus costes de explotación y, lo que es posiblemente más importante, facilitar la eficacia operativa de fuerzas conjuntas o combinadas. Las industrias relacionadas con la defensa deben de conocer con antelación suficiente cuáles son las necesidades logísticas de la Armada, materializadas en determinantes requisitos logísticos, para que puedan ofertar sus equipos con apoyos documentales y materiales bien definidos y no limitarse a simples fotografías y sencillos libros que apenas proporcionen información logística.

### **CONSIDERACIONES OPERATIVAS.-**

Las operaciones de proyección del poder naval sobre la tierra, las operaciones costeras o de litoral y el transporte o movilidad estratégica son capacidades que sin duda debe tener la fuerza naval pero probablemente debamos de considerar, aunque en este momento sean muy importantes, que no son las únicas que deben adornar a una marina equilibrada. Se puede correr el riesgo de que, si nos limitamos o nos concentramos, en la preparación exclusiva de estas capacidades otras no menos importantes se puedan perder hoy con demasiada facilidad y sean mañana muy difíciles de recuperar.

El control del mar, aún limitado en el tiempo y en el espacio, requiere una Fuerza Naval que debe estar dotada de todas las capacidades necesarias para cubrir todos los aspectos (previsibles y no previsibles) de la moderna guerra naval. No parece lógico ni conveniente, en un mundo tan cambiante, estrechar o reducir excesivamente las capacidades operativas de una Armada moderna. Es cierto que la limitación de los recursos obliga a adoptar decisiones para adaptarnos al escenario más probable, a

---

<sup>7</sup> Fracasado proyecto fragata NFR-90

adaptarnos a la estrategia de nuestros más importantes aliados, pero parece que no debemos de deshacernos o eliminar completamente capacidades que en algún momento puedan ser necesarias dentro de una estrategia de seguridad y defensa propia.

Cabría aquí mencionar, por su importancia, la guerra antisubmarina que puede renacer en cualquier momento habida cuenta de la voluntad de protagonismo y de influencia en la política internacional de naciones que nunca tuvieron grandes posibilidades de adquisición. La determinación de la que hacen gala algunas de estas naciones, apoyadas sobre todo en motivaciones religiosas y en la voluntad de alcanzar determinados objetivos políticos, o en la necesidad percibida de reafirmar su identidad, es un factor estratégico de la mayor importancia que debe ser muy tenido en cuenta en toda forma de planeamiento militar. Esta determinación, o esta voluntad, les permite superar cualquier laguna tecnológica. Pero es que además, la tecnología moderna, que no dudan en plagiar cuando lo consideran necesario, les da a muchos de estos países, con poblaciones austeras, minuciosamente trabajadoras y remuneradas con salarios mínimos, capacidad de competir en el siempre complejo mercado de la construcción naval, por poner solo un ejemplo o, llegado el caso, dotarse incluso de capacidad nuclear. Por otro lado se puede estar produciendo un indeseable fenómeno en el que participan las naciones del mundo occidental, naciones europeas en su mayor parte, que consiste en la transferencia de tecnología o posible venta de complejas unidades, como pueden ser modernos submarinos convencionales, prácticamente a menos de la mitad de su precio actual,<sup>8</sup> en un ambiente de rivalidad industrial que en nada beneficia la solución de los problemas relacionados con la defensa y con el planeamiento militar. Por este motivo la guerra antisubmarina, que es solo un ejemplo, no puede descartarse en un escenario internacional tan cambiante y tan cercano a España.

Los ejercicios antisubmarinos no deben de quedar desnaturalizados como podría producirse caso de seguir una línea de pensamiento que está tomando demasiada carta de naturaleza en la planificación de los adiestramientos antisubmarinos de nuestros buques de superficie. Todo indica que la práctica de adiestrarse en no pasar por donde se sospecha pueda estar desplegado el submarino potencialmente hostil debe de abandonarse porque responde verdaderamente a una ficción táctica que consiste en creer que ello puede hacerse sin conocer con la antelación necesaria su precisa situación. En la realidad, esta circunstancia no estará al alcance del mando de la fuerza, en especial si el submarino planea su ataque haciendo gala de su cualidad principal que es la sorpresa, fundamento de su propia eficacia. Si el submarino llega al enfrentamiento es porque así lo ha decidido después de comprobar que puede alcanzar el objetivo deseado después de horas de análisis de la situación. Los submarinos modernos pueden lanzar sus torpedos con eficacia a considerable distancia y aún más si se trata de misiles. Por ello, aún enfrentándose a una marina bien adiestrada, es normal que el submarino tenga grandes posibilidades de alcanzar su objetivo pero tiene también muchas posibilidades de ser destruido, después de haberlo logrado, si la respuesta de los medios aéreos y de superficie disponibles es inmediata y suficientemente coordinada lo que solo se logrará con ejercicios de adiestramiento lo mas reales posible.

Lo mismo podría decirse de las otras guerras que pueden tener lugar en la mar. También conviene tener en cuenta que si las operaciones en el litoral son hoy las más

---

<sup>8</sup> Richards Scott. "DCN's small submarine surfaces". Jane's Defence Weekly 25Oct.2006

probables ello no quiere decir que solo sean éstas las operaciones para las que la fuerza deba estar preparada. Pero es que además las operaciones en zonas costeras pueden requerir de la fuerza, en mayor o menor medida, todas las capacidades operativas además de obligar, en muchas ocasiones a tránsitos considerablemente largos por aguas oceánicas en donde todas las amenazas son posibles. Las marinas con más medios a su disposición pueden ser más flexibles y adaptarse con más facilidad, en el momento de redactar sus objetivos de fuerza, a una nueva estrategia y a las cambiantes condiciones de la guerra en la mar. Para marinas más modestas esto entraña mayores dificultades. Incluso otras importantes marinas en nuestro entorno, con las que colaboramos de una forma habitual, planifican para mantener todas sus capacidades oceánicas, incluida su capacidad de disuasión estratégica, aun cuando reconocen la gran importancia que en la actualidad han adquirido las operaciones costeras, las operaciones de litoral, aunque sea en zonas muy alejadas del territorio metropolitano.

La importancia de lo conjunto y de las operaciones combinadas para proyectar eficazmente el poder sobre la costa, con independencia de la planificación anticipada, obliga a un esfuerzo extraordinario para lograr el intercambio instantáneo de la información y la debida coordinación de las fuerzas participantes. La tecnología moderna permite la obtención de sistemas de combate que hacen posible esta coordinación en tiempo real.

## **CONCLUSIONES.-**

De todo lo anterior parecen deducirse los siguientes principios de actuación estratégica de carácter permanente:

### *Puramente estratégicos*

-Nuestra capacidad de actuación en la mar (limitada al control temporal de la zona que sea de nuestro interés) debe poder materializarse en zonas tan alejadas del territorio nacional como sea posible, para lo que la Armada habrá de dotarse de los medios con la capacidad necesaria.

-Para ello parece conveniente tratar de conocer con anticipación dónde y cuándo pueden verse en peligro o amenazados los intereses marítimos de España que no tienen por qué ser incompatibles, dentro de una línea estratégica de cooperación, con la defensa que nuestros aliados hagan de los suyos.

-Dentro de la estrategia de cooperación parece lógico y conveniente mantener en lo posible, en el campo convencional, y a medida que la política exterior y de defensa europeas vayan siendo una realidad efectiva, objetivos de fuerza similares a los de las naciones con las que España se puede o se debe de comparar al menos desde un punto de vista histórico. En la actualidad esta idea surge como una necesidad del obligado y equilibrado reparto de cargas, tanto dentro de la Unión Europea como de la Alianza Atlántica. En una fase de mayor integración europea probablemente se pueda y se deba aumentar el planeamiento por capacidades que respondan a un determinado reparto de misiones.

-La Fuerza de Acción Marítima de la Armada, sin menoscabo del resto de la Fuerza y del Apoyo a la Fuerza, debe de ser dotada de los medios necesarios para poder hacer frente, en colaboración y coordinación con los otros órganos del Estado

que tengan capacidad de actuación en la mar, a los retos impuestos por un futuro previsiblemente incierto e inseguro. Contribuir a alcanzar la seguridad marítima debe ser hoy una de las misiones principales de la Armada.

#### *Logísticos*

-Los programas de obtención de la Armada deben de ser continuos en la medida de lo posible para que nuestra industria naval y empresas afectadas tengan suficiente carga de trabajo y para que no tengan que anticiparse en el diseño y consiguientes propuestas de construcción de unidades, sistemas de armas o equipos que, al final, pueden no adaptarse plenamente a lo realmente necesario.

-Para sacar el máximo rendimiento a los recursos disponibles parece que la Armada debe de tener muy en cuenta los sistemas y equipos que ya estén en servicio, o al menos en fase de diseño o desarrollo muy avanzado, en la Unión Europea con lo que contribuiría a favorecer el proceso de integración de las distintas industrias de defensa.

-La Armada debe de continuar por la senda de incluir requisitos logísticos en los programas de obtención a través de los correspondientes planes de apoyo logístico integrado.

#### *Operativos*

-Todo parece indicar que la Fuerza de superficie, sin perder sus capacidades básicas, debe de continuar adiestrándose para hacer frente a todo tipo de amenazas y de un modo especial a la amenaza submarina.

-Las condiciones de los ejercicios antisubmarinos no deben de suavizarse entre otros motivos porque el alcance de las armas de un submarino moderno, de los sencillamente disponibles en el mercado internacional, permite que la fuerza pueda ser amenazada a larga distancia lo que resta eficacia a las posibles maniobras evasivas de la fuerza.

-Las misiones de “proyección sobre la costa” derivadas principalmente de una estrategia de conservación y de obligaciones conjuntas, e incluso combinadas dentro de una estrategia de cooperación, obligan en mayor o menor medida a disponer de todas las capacidades operativas.

-La Armada no debe de abandonar por completo la preparación para ninguna forma de guerra, si bien se reconoce que, según las circunstancias del momento, se debe de hacer hincapié en aquella que responda a la amenaza más probable. La completa renuncia a una determinada capacidad debe ser el resultado de un análisis detallado no solo de la situación actual sino también de su previsible evolución.

# LA IMPORTANCIA DE LA MENTALIDAD NAVAL

José M . GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA  
SEÑÁN

En cierta ocasión un amigo mío, capitán de la marina mercante, me contó que viajando de uniforme en un autobús se encontró en azarosa situación al serle ofrecido el asiento por un señor que le doblaba en edad. Esto ocurrió en Londres, aproximadamente una década después del final de la Segunda Guerra Mundial. Por supuesto mi amigo se negó, preguntándose el porqué de tan insólita situación, y para su sorpresa el amable señor le insistió diciéndole que gracias a los marinos Inglaterra se encontraba en el papel que le correspondía en el mundo y el estaba muy agradecido a toda la familia del botón de ancla.

Esto, que no deja de ser una simple anécdota, en España resultaría inconcebible. Lo más probable es que en Madrid lo hubiesen confundido con un conserje, con todo el respeto por tan digna profesión o, si la escena hubiera tenido lugar en un cine, con el acomodador, tal como les pasó a unos guardiamarinas, que después de acomodar cortésmente a los solicitantes declinaron la propina. Sin embargo, esta anécdota nos pone de manifiesto la sensación que tiene la población inglesa de su dependencia del mar, conscientes de su posición insular y de la importancia que tiene para ellos el comercio exterior.

Y es que en Inglaterra se ha fomentado una conciencia nacional que ha permitido que a lo largo de los años se haya ido adquiriendo el carácter peculiar propio de los países marítimos, y con esto no me estoy refiriendo a una predisposición especial o una mayor pericia de los ingleses en lo que se refiere a la utilización o aprovechamiento de las facilidades que proporciona el mar, sino a que se ha desarrollado una mentalidad que incita a obtener el mayor partido de estos elementos.

Inglaterra en sus comienzos era un país pobre y de los más atrasados de Europa, sin embargo, en cuanto puede se lanza al mar para proveerse de medios de subsistencia y tratar de mejorar el nivel de vida empleándose a fondo en el comercio marítimo, para cuya explotación establecen bases en posiciones geográficas vitales, tanto para la protección de sus líneas de comunicaciones como para garantizar el aprovisionamiento, y hasta llegan a ejercer actividades totalmente detestables, tales como la piratería, pero el hecho real es que utilizan el mar no solo como un medio de comunicación sino como un elemento que les facilita la defensa y la obtención de bienes.

En España, una vez acabada la Reconquista y en posesión de grandes imperios, tan solo se consideró el mar como vía de comunicación y se adoptaron actitudes pasivas ante otras posibilidades que ofrecía, de manera muy especial en el aspecto defensivo, olvidándose muchísimas disposiciones orientadas a fomentar la creación de astilleros, la construcción naval y el comercio marítimo ya que, aún contando con el mayor imperio de la historia, los beneficios de las riquezas no se emplearon ni en un pequeño porcentaje en atender al mantenimiento de la supremacía marítima. Esta lamentable pasividad tuvo importantes repercusiones negativas en el posterior desarrollo de nuestra historia naval.

La condición marítima de España presenta unas características más acusadas que la mayoría de los países con litoral. Los 3.200 kilómetros de costa de la Península Ibérica, unida al resto del continente por 670 kilómetros de frontera, en su mayoría de abrupto carácter pirenaico, la convierten casi en una isla. Cuenta además, a unas 180 millas a Levante, con las cinco islas del Archipiélago Balear. Hacia el Sur, la Isla de Alborán y pegadas a la costa Norte de África, las Islas Chafarinas, los Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y las plazas de Ceuta y Melilla que, desde el punto de vista de nuestras comunicaciones, también desempeñan el papel de islas. Por último, más hacia el Sudoeste, a unas 690 millas de Cádiz, las siete islas del Archipiélago Canario, desplegadas sobre un rectángulo de 22.000 millas cuadradas cubriendo el gran haz de las comunicaciones marítimas mundiales, donde confluye el tráfico atlántico de Sudamérica con los procedentes del África Occidental y del Cabo de Buena Esperanza. Si tenemos en cuenta las mercancías que entran y salen en nuestra nación a través de Portugal, podemos decir que España constituye una península unida al continente por una frontera de escasas dimensiones y difícil acceso en su mayor parte, a la que se suman un conjunto de islas que con la parte peninsular forman un inmenso archipiélago que no podría sostenerse sin las comunicaciones marítimas.

Si en la actualidad tiene tanta importancia nuestro sistema de comunicaciones marítimas, pensemos en la obligada necesidad de mantener y proteger una enorme y permanente red en los tiempos en que España contaba con vastos dominios “en los que nunca se ponía el sol”. Y sin embargo, la falta de visión de algunos de nuestros gobernantes nos llevó a acabar el siglo XVII en posición de dominados y víctimas de la codicia de extranjeros, ya que a pesar de nuestra magnífica situación estratégica, no invertimos ni un mínimo del presupuesto en la explotación de las enormes posibilidades que nos hubiera proporcionado el ejercicio del dominio del mar. Con ello se podrían haber evitado, entre otras cosas, las funestas consecuencias por las que pasó nuestro comercio de levante durante los siglos XVI y XVII, y no solo eso sino la inseguridad de nuestras costas, que nos hizo padecer el humillante comercio de la trata de esclavos blancos que tantos españoles sufrieron en las galeras berberiscas y en las prisiones de Argel, Salé, Tetuán, etc., en las que muchos de ellos murieron. Esta inseguridad venía de lejos pues en el año 1538 se decía en las Cortes de Toledo:

“Desde Perpignan a la costa de Portugal las tierras marítimas se están incultas, bravas y por labrar y cultivar, porque a cuatro o cinco leguas del agua no osan las gentes estar. “

En todas las épocas hemos tenido hombres clarividentes que comprendieron la importancia del poder naval, que facilita la obtención de los frutos que se derivan del ejercicio del dominio del mar y así nos encontramos con el arzobispo Diego Gelmírez, eclesiástico que había servido como notario a los Condes de Galicia Don Raimundo de Borgoña y Doña Urraca, que influyeron en su nombramiento como obispo de Santiago al quedar la sede vacante en el año 1100, algo más tarde elevada al rango arzobispal. De él podemos decir que fue el fundador de la Marina Castellana, cuyo origen tuvo que ver con su decidida resolución de negarse a soportar las incursiones de los piratas moros que, por aquel entonces, empezaban a invadir las costas de Galicia cometiendo todo tipo de tropelías. De este modo comenzó a desarrollar una marina de guerra construyendo un astillero en Padrón, pasando a ser esta villa el puerto de Santiago de Compostela.

Allá por el año 1111, las naves de Padrón lograron su primer éxito al recuperar el castillo de San Payo de Leito, que habían tomado los ingleses. Hicieron muchos cautivos y obtuvieron un botín abundante. Este primer éxito animó al audaz obispo a obtener mejores naves para lo que recurrió a Génova y Pisa, que tenían gran experiencia en la construcción naval. En los astilleros de Iria fueron pronto construidas dos galeras birremes por el genovés Ogerio, que en 1115 se adentraron en las costas enemigas al mando del propio constructor y con dotaciones gallegas, asolando sus riberas, destrozando las naves con las que les atacaban y consiguiendo un rico botín con el que pagaron al obispo el importe de las dos galeras, añadiéndole la cuarta parte del botín. De este modo los de Padrón, siempre alentados por la prosperidad de la que fue artífice el impetuoso obispo, fueron adquiriendo mentalidad naval y se constituyeron en Marina, animándose a continuar sus correrías y expediciones, dedicándose desde entonces a la defensa de las costas de Portugal, Sevilla y Almería que también atacaban los moros.

Fernando III el Santo dio un gran impulso a la Reconquista al dominar casi todos los territorios musulmanes del sur de la península. Después de capitular la capital del Califato de Córdoba y hacerlo también Murcia y Jaén, el monarca fijó la vista en Sevilla, dada la gran importancia de esta plaza por constituir el puerto de aprovisionamiento de los suministros que llegaban del sur.

La entrada del Guadalquivir estaba protegida por una flota de embarcaciones mahometanas, fundamentalmente saetías, zabras y carabos. Consciente el rey cristiano de la necesidad de un ataque por mar dio órdenes al almirante de Castilla Ramón Bonifaz, que en poco tiempo aparejó en Santander una flota compuesta por trece naos gruesas y cinco galeras, que se construyeron en este puerto a expensas del monarca, dirigiéndose con ella al Guadalquivir y derrotando, antes de remontar el río, a las naves berberiscas que protegían la desembocadura y eran superiores en número. Una vez llegada la flota a Sevilla destrozó, mediante impetuosa embestida, el puente de barcas que enlazaba el barrio de Triana con el resto de la ciudad. De este modo quedó Sevilla aislada y su derrota por tierra pudo ser llevada a cabo.

De hecho la Reconquista no se vio coronada hasta que en una operación conjunta de las flotas de Castilla y Aragón se cortaron las comunicaciones marítimas con el Reino de Granada. Una vez suprimido este cordón umbilical cayó Granada agotada ante la falta de aprovisionamiento.

Felipe II se preocupó mucho de los problemas navales. De él dice el capitán de navío y académico D. Francisco Javier de Salas en su "Historia de la Matrícula del Mar" : "sus proyectos de reforma, guiados siempre por un celo plausible estrellaban sé contra la inercia de un pueblo que debiendo cifrar toda su ventura en el desarrollo de la Marina, desatendía este ramo o lo hacía por lo menos de secundaria importancia".

Cuando en 1571 se logró la victoria sobre los turcos en Lepanto, el mito de que el turco era invencible en la mar quedó destruido tras una derrota tan aplastante, pues los turcos habían perdido ciento noventa galeras salvándose solamente las cuarenta con las que se retiró Uluch-Alí. No cabe duda de que con esta victoria la Cristiandad había conseguido un éxito en gran parte decisivo, pues además de el efecto moral que suponía para las dotaciones y para las naciones constituyentes de la Santa Liga la destrucción del aludido mito de la imbatibilidad

del turco, el hecho real es que a partir de ese momento los turcos no osaron emprender operaciones de envergadura en la cuenca occidental del Mediterráneo.

Sin embargo, la victoria no se explotó lo suficiente ya que los pareceres de los generales no fueron unánimes. Aunque Don Juan de Austria quería aprovechar la victoria para llevar a cabo alguna empresa importante, en el consejo de guerra que tuvo lugar a continuación hubo opiniones muy dispares, desde los que pretendían forzar el Canal de Constantinopla y caer sobre la ciudad hasta los partidarios de suspender las operaciones por falta de gente de guerra y remo. Los venecianos propusieron actuar sobre Morea y Don Juan de Austria adoptó la decisión de empezar por conquistar los castillos del Golfo de Lepanto, enviando un destacamento para efectuar un reconocimiento del castillo de Santa Maura, pero una vez allí estimaron que la operación iba a suponer un gran esfuerzo y su posterior conservación supondría muchas dificultades. Por último, dada la dificultad de mantener por tanto tiempo una armada tan numerosa, prevaleció el voto de suspender las operaciones, por lo que se disolvió la Liga regresando a invernar a su nación cada una de las flotas.

En el año siguiente de 1572, Uluch-Alí, que había sido nombrado almirante de la flota turca, aprovechó el invierno para echar al agua 130 galeras, que con las que se habían salvado de Lepanto y las de corsarios auxiliares sumaban 200, lo que supuso un enorme esfuerzo que sorprendió a los que consideraban acabada a la marina otomana. La campaña de la Santa Liga fue de poca trascendencia y aunque llegaron a avistarse las dos escuadras en las proximidades de la Isla de Cérigo no llegaron a entrar en combate, pues a pesar de que los cristianos se pasaron tres días procurando combatir y estuvieron a punto de hacerlo cerca de Navarino, Uluch-Alí eludió el combate ya que apreciaba la inferioridad de sus dotaciones formadas por gente novel afectada por una crisis de peste, y por eso procuró seguir los movimientos de los cristianos buscando envolverles en cualquier descuido.

Solamente llegaron al encuentro dos galeras, precisamente el día del aniversario de la Batalla de Lepanto. Una de ellas, gran bajel gobernado por un nieto de Barbarroja, Mohamed Bey y la otra mandada por D. Álvaro de Bazán. En típico combate de la Edad Media, los dos renombrados campeones arremetieron furiosamente. La galera turca portaba además de los remeros, 250 soldados y 100 genízaros, lo que da muestra de que era una de las principales. El combate duró algo más de media hora, tomando Bazán al abordaje la galera enemiga. En el combate murieron el capitán turco y 100 soldados a sus órdenes, liberándose 240 esclavos cristianos. La galera del Marqués de Santa Cruz, llamada “La Loba”, cuyo mascarón de proa se conserva en el Viso del Marqués, perdió al sotacómitre y seis marineros o soldados, siendo 30 los heridos.

Después de la muerte de Pio V, Venecia llegó a un acuerdo con los turcos y una vez separada de la Liga, España retornó a la política de mantener los presidios en Berbería, retirándose de la cuenca oriental del Mediterráneo, aunque antes de hacerlo D. Juan de Austria efectuó un ataque a Túnez, que dejó en poder de Muley Mahomet, fortaleciendo sus defensas así como las del fuerte de La Goleta, edificando un nuevo castillo en la laguna de Túnez. No obstante, en 1573, Uluch-Alí atacó la plaza con una poderosa flota, apoderándose de ella y de nuestros fuertes tras heroica resistencia.

Tal vez uno de los factores que influyeron en la decisión de no continuar con la explotación marítima de la victoria de Lepanto tuvo que ver con el sistema de reclutamiento de las dotaciones de nuestros barcos, pues al continuar D. F. Javier de Salas refiriéndose al reinado de Felipe II, a propósito de los tripulantes de ocasión formados por lo peor de la sociedad que tanto daño hicieron al prestigio de nuestra nación, manifiesta lo que sigue:

“Seguían saliendo las expediciones para Indias; formaban sé en Sevilla la Casa de Contratación; se ponían, aunque con poco éxito, todos los conatos en las navegaciones de Ultramar, porque el oro había muerto a la industria y de oro había menester el país para seguir viviendo vida ajena; pero la Marina de la corona, destinada a surcar los mares de Europa, y especialmente el Mediterráneo, continuaba inalterable: las mismas galeras, con leves diferencias en sus formas, exigidas por el tiempo; la misma organización; los mismos forzados, con idéntica repugnancia al elemento donde se les obligaba a trabajar; los mismos delincuentes, con su denigrante proceder e inicuas ideas, con sus torpes alardes y proverbial cinismo; pero de tal modo, que el solo nombre de galera prevenía la sociedad hasta ver un vergonzoso estigma en la frente de sus tripulantes.”

Y como en todas las épocas, no faltó una mente preclara que se diese cuenta de los problemas que estaban surgiendo en los buques de la Corona. En este caso fue el Bailío Almirante D. Diego Brochero, que contaba con un brillante historial naval y una amplia experiencia, entre la que cuenta el combate que en 1570 sostuvo con Uluch-Alí, en el que fue apresada su galera resultando toda su dotación muerta o herida, siendo él uno de los últimos supervivientes. Fue condenado a remar en una galera turca durante mucho tiempo hasta que pudo ser rescatado. Sus grandes dotes de organización le permitieron exponer, en un discurso dirigido a Su Majestad a comienzos del siglo XVII, el lamentable estado por que atravesaba la Marina de la Corona. A modo de resumen señalamos los principales conceptos contenidos en su valioso documento:

-En primer lugar hace hincapié en el mal servicio naval del Rey porque no hay escuela de marinería, y porque los marineros de entonces no tienen pundonor ni honra, siendo la gente de menos estimación que hay en España.

-Compara la situación con la de los ingleses, que dan gran estimación honras y ventajas a la gente de mar, lo que les ha servido para mantenerse a buen resguardo de Francia, a pesar de ser esta uno de los más poderosos reinos del mundo.

-Pone de manifiesto la gran estimación que en España se da al soldado y la poca que se le da al marinero, que suele ser mandado a palos.

Con el fin de remediar este estado de cosas planteó una serie de propuestas:

-En primer lugar había que contar con una escuadra de treinta galeones con seis mil infantes que debía constituir la mejor muralla y el mayor freno de los enemigos.

-Se debía aumentar los sueldos a las tripulaciones y las ventajas para la gente de mar, y fundamentaba esta petición en el hecho de que el marinero aventura más su vida y la arriesga en más ocasiones que el soldado.

-Señala el importante inconveniente de que haya en los buques dos capitanes: el de galeón y el de infantería; “no hay duda –añade textualmente- que si cualquiera de las dos cabezas fuera ruin, lo ha de ser toda la gente del galeón”.

-Por último, haciendo hincapié en que los tripulantes de los galeones no son ni marineros ni soldados, sino gente inútil y mareada contratada por los aprestadores, que vienen al servicio por las cinco pagas que les dan, insistiendo en los desastres a que se ven expuestas las escuadras al navegar con gente de tan baja moral que no son marineros o con dotaciones incompletas dispuestas a la desertión y a rehusar peligros y trabajo.

Propone, en definitiva, la instauración en España del roulo o rol de marineros que la República Veneciana, de gran tradición marinera en el Mediterráneo, había aplicado con éxito en sus dominios en los tiempos en que fue señora de este mar.

Como dice Salas en su ya mencionada obra, este roulo o rol no es sino la Matricula de Mar.

Por Cédula de 31 de octubre de 1625 se dispuso que se hiciese “una matrícula general en las costas de estos reinos, de toda la gente que usa en ellos el arte y oficio de la marinería”, lo que se llevó a cabo en los términos siguientes:

“ Y porque conviene que la marinería se aumente en estos Reynos, como cosa que tanto importa, así para mis Armadas, como para los tráficos de mis Reynos, pesquerías y trato común de todas las costas, importa saber la gente que hay de esta profesión, y favorecerlos en cuanto se pueda para que se inclinen y aumenten, mando que en todas las costas de estos mis Reynos y lugares marítimos de ellos, se haga una matrícula general de todos los marineros que estuvieren avecindados en cada puerto, ciudad, lugar o villa, o tienen continuada residencia en ellos, con distinción de los que son pilotos, o lo han sido, o han tenido oficios de mandadores en Navíos, los que son marineros ordinarios y grumetes, y los que son Calafates, carpinteros y toneleros, y todos los que son artilleros, o lo han sido y navegado, y el tiempo que ha que lo usan; los arraces de embarcaciones menores y barcos del reyno, y marineros de ellos y pescadores, con la misma distinción de tiempos que se han ocupado en estos oficios, sin que de esta matrícula se excuse o exente ninguno; la cual se ha de hacer con asistencia de las justicias de los tales lugares, y por las personas a quienes yo lo cometiére, debaxo de las penas que yo mandare poner para los que encubrieren alguno de los vecinos que hubieren profesado los dichos oficios. Y mando y declaro que todo oficio y servicio de la mar, que sea de pilotos, maestros, contra maestros, guardianes, despenseros, alguaciles del agua, escrivanos de los Navíos, carpinteros, calafates, toneleros (estos tres últimos, como los hayan usado y usen en mis armas y servido de ellas), artilleros, marineros, grumetes, pajes y cualquier otra cosa que toque a la navegación, aunque sean y hayan sido arraces de barcos del servicio ordinario y pescadores, no se tengan por oficios ni por ellos les pueda obstar impedimento alguno para gozar de todos los actos de nobleza, ni Ábitos de las órdenes militares, con la misma honra y calidad que los Soldados que me sirven en la Infantería.”

Allá por 1737, sale a la luz la llamada Ordenanza del Infante Almirante, mediante la cual Felipe V, con la loable intención de elevar a la Marina a la altura del importante papel que tiene que desempeñar, confiere a su hijo, el Infante Don Felipe el empleo de Almirante de España e Indias, a la vez que confirma a toda la gente de mar que se quiera matricular y alistar para servir en sus Navíos, declarando la exención por quintas y cargas concejiles, así como el privilegio del fuero, por el que quedaban exentos de comparecer en juicio ante los jueces ordinarios, y todas sus causas, tanto civiles como criminales, serían juzgadas y

sentenciadas por la jurisdicción del Almirantazgo. Por otra parte estableció en beneficio del personal matriculado las ventajas derivadas del ejercicio de las industrias marítimas a ellos solo reservadas, estableciendo sanciones contra aquellos no inscriptos o matriculados que se dedicaban, de manera clandestina, a la pesca, dictando las instrucciones pertinentes para que los convoyes de las flotas de Indias beneficiasen a todos aquellos hombres de mar que hubiesen llevado a cabo por lo menos tres campañas en sus Baxeles de Guerra en los mares de Europa, eximiéndoles del servicio en los mismos, pero otorgándoles el beneficio de la jubilación, el fuero y privilegios de Marina así como la facultad de dedicarse a la pesca, embarcar, desembarcar y transportar género y personas a todos los hombres de mar que hubieran cumplido los sesenta años de edad, estableciendo jubilaciones y recompensas a las acciones distinguidas, sueldo para los inválidos por causas relacionadas con su profesión marítima o de guerra y, opción a percibir por una sola vez dieciocho mensualidades del último sueldo del que hubiesen disfrutado, insistiendo en lo dispuesto sobre anticipo de pagas de modo que quedasen socorridas las familias durante las largas ausencias, todo ello sin perjuicio de que disfrutasen de licencias y pasaportes que les deberían facilitar los Intendentes de Marina de los Departamentos para facilitarles el regreso a sus casas cuando fuesen desarmados los baxeles de sus destinos.

Más tarde, en 1748, el Marqués de la Ensenada publicó unas Ordenanzas en las que punto por punto reproducía la Cédula de 1737, que acaba de ser extractada, y en 1751, un tratado adicional sobre atribuciones y facultades de los Intendentes de los Departamentos y Ministros en las provincias, que, en esencia, no es más que una aclaración de las instrucciones que acompañaban a la citada Cédula, concediéndose ampliación de mando al Cuerpo Político del Ministerio. Hubo quien creyó que por estas instrucciones, se encargaba el gobierno de los Departamentos y Provincias al Cuerpo Político, hoy Intendencia de la Armada, pero esta concepción es errónea, como se prueba por la Instrucción que acompaña a la Cédula de 1737 y por el resto de los documentos que corresponden a la administración de Ensenada.

Fue muy importante para la Marina española contar con los servicios de este hombre lúcido que valoró la importancia que para España tenía el poder naval y luchó por poner a nuestra Armada a la altura de las mejores del mundo. Su labor como secretario del Almirantazgo es extraordinaria. Ensenada se propone aumentar la Marina que en 1711 contaba con dieciocho navíos y quince embarcaciones menores, hasta dotarla con sesenta navíos, sesenta y cinco fragatas y buques menores. A este fin trajo a España ingenieros, constructores, técnicos, etc., y a la vez envió al extranjero a españoles capacitados para asimilar los procedimientos de construcción naval de otros países.

Otro de los logros de Ensenada fue el mazazo que asestó a uno de los peores males que estábamos sufriendo en ese momento: la piratería berberisca. A la vista de los éxitos del gran marino mallorquín Antonio Barceló, -que por sus méritos en combate al mando del jabeque correo que cubría la ruta entre Baleares y Cataluña se había hecho acreedor a una serie de ascensos honoríficos y, más tarde, ingresó en el Cuerpo General con carácter efectivo alcanzando el grado de Teniente General-, Ensenada potenció la construcción del mismo tipo de buque que los berberiscos utilizaban para cometer sus fechorías : el jabeque. Con el asesoramiento de Barceló se construyeron de mejores características que los de los propios berberiscos. El equipo formado por Ensenada y Barceló dio al traste

con la piratería berberisca, a partir de cuyo cese se volvió a repoblar la desierta faja costera de cuatro a cinco leguas, abandonada por la población por temor a las incursiones. De este modo volvieron a renacer la pesca y la agricultura en nuestras abandonadas costas, con el consiguiente incremento de la economía, consecuencia del aumento del comercio marítimo, incremento que continuó durante todo el siglo siguiente.

Naturalmente un hombre de estas características tardó poco en despertar el recelo de una nación como la Gran Bretaña, que veía con alarmante preocupación el poderío naval que estaba alcanzando España, por lo que los ingleses se pusieron a trabajar en la sombra con el fin de neutralizar a Ensenada.

El embajador inglés actuando en complicidad con algunos personajillos de nuestra Corte logró que a la muerte del ministro de estado Carvajal, Ensenada fuese sustituido por el general Ricardo Well, de origen irlandés nacido en Francia, siendo Ensenada desterrado a Granada. De este modo pudo escribir el embajador Keen:

“Los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina se han derrumbado. No se construirán nuevos navíos y sé, sin embargo, la economía que resulta de la gran disminución de empleados en este ramo. Valparaíso –ministro de Hacienda- no está descontento de las demandas de fondo que le hizo Arriaga, ministro de Marina. La economía de los sueldos debe traer consigo, según creo, la disminución de los trabajos marítimos, que nunca han tenido ni tendrán otro objeto que perjudicar a la Gran Bretaña.”

Aunque luego Carlos III rehabilitó a Ensenada las cosas no fueron iguales. Y así , poco a poco, nos fuimos acercando al desastre de Trafalgar al que nos condujo nuestro Gobierno, que tanto en los aspectos políticos como en los militares estuvo supeditado a los intereses de Napoleón, que tan solo pretendía de los buques de nuestra Armada poder utilizarlos en sus proyectos de invasión de Inglaterra. Por ello, la falta de objetivos fue el factor predominante durante la campaña naval de 1805. Nuestra Marina no participó en el planeamiento de las operaciones combinadas, que respondían a los dictados de Napoleón, lo que fue la causa de muchos de los problemas que se plantearon durante la campaña, ya que nuestra Armada, sin poder de decisión, acató los planes impuestos por el gran dictador, sin que la política de nuestra nación le permitiese adoptar cualquier iniciativa en beneficio del propio interés.

Al margen de lo anterior, el encuentro que tuvo lugar el 21 de octubre de 1805 en aguas de Trafalgar fue precedido de todos los aspectos negativos que la improvisación lleva consigo, consecuencia de la falta de objetivos a los que aludimos en el párrafo anterior, derivados de la política general de España en este año y en los precedentes, en los que nuestra nación estuvo supeditada tanto a los intereses de otras naciones como a personajes intrigantes de muy escasa capacidad de sucesivos Gobiernos. Y aquí cito textualmente a mi querido amigo y compañero el capitán de navío D. Hermenegildo Franco Castañón que en su magnífica obra “La Razón de Trafalgar” dice: “No se justifica la actitud del Gobierno español ante la guerra entre Francia e Inglaterra, declarada a principios de 1803, firmando el Tratado de 19 de octubre con Napoleón por el que, entre otras obligaciones, España pagaba un subsidio de seis millones de francos mensuales y en cuyo artículo 6º dice:

“En consideración a las cláusulas arriba estipuladas, y durante el tiempo que sean ejecutadas, la Francia reconocerá la neutralidad de España.”

“Esta neutralidad que España quiso sostener con disquisiciones retóricas totalmente ridículas, fue causa de miles de atropellos por parte de las flotas inglesas a unos buques que llamados de guerra, y que efectivamente pertenecían a la Armada, venían abarrotados de carga y pasaje, con la mayor parte de la artillería desmontada y, por tanto presas fáciles de los navíos ingleses.”

Esta agresión trajo como consecuencia la declaración de guerra a Inglaterra el 12 de diciembre de 1804. De este modo Napoleón ya puede sumar a los suyos los navíos españoles y el embajador francés presiona para que se armen el mayor número de ellos en el menor tiempo posible. La guerra contra Inglaterra supone el corte del cordón umbilical que nos proporciona la llegada de recursos procedentes de América, con el consiguiente empobrecimiento del país que no estaba preparado para vivir de sus propios recursos, y a la par del vacío de las arcas públicas se produce el de los depósitos de nuestros arsenales. Sin embargo, se cumplen las órdenes de Godoy y, con nuestras pobres limitaciones, en unos meses se consigue el armamento de hasta veintinueve navíos (once en Cádiz, diez en El Ferrol y ocho en Cartagena).

Después de un primer fracaso en la ejecución de un plan de Napoleón que tiene por objeto una maniobra de diversión de la escuadra de Tolón hacia las Antillas para arrastrar tras ella al mayor número posible de navíos ingleses y cuando esta diversión se produzca, caer con veintiún navíos sobre el Canal de la Mancha con la pretensión de un dominio temporal del mar para transportar una fuerza de desembarco a Inglaterra, la flota española se ve involucrada en un segundo plan que está basado en la concentración de todos los buques franceses y españoles en las Antillas para luego caer sobre el Canal de la Mancha. Aunque Nelson sale para las Antillas en su persecución, regresa hacia el Golfo de Cádiz al tener noticias de la salida de la flota franco española y envía al brick “Le Curieux” a Inglaterra con el fin de informar al Almirantazgo de su decisión. La flota combinada, que manda el almirante Villeneuve es avistada por el brick y su comandante deduce por el rumbo que lleva que se dirige al Canal de la Mancha, y estimando con acierto que no hay tiempo para informar a Nelson, fuerza velas para llevar cuanto antes estas noticias al Almirantazgo. Las disposiciones adoptadas a continuación conducen al encuentro que tiene la escuadra combinada con la de Calder a la altura de Finisterre, que es interrumpido con frecuencia por la niebla reinante. Durante la noche se rompe el contacto y dos navíos españoles que se habían ido sobre la línea enemiga son desmantelados después de largo combate sin que nadie los apoyase, y después apresados. Este hecho constituyó un motivo de agravio de los españoles contra sus aliados.

Tras este combate, una recalada en Vigo y después en El Ferrol, Villeneuve se enredó en un maremagno de consideraciones, desde mi punto de vista presididas por la idea fundamental de evitar el combate con Nelson, que le condujeron a la inconcebible decisión de conducir a Cádiz a la escuadra combinada, donde poco después se encontró bloqueada por el enemigo. Esta decisión desbarató los planes de invasión de Napoleón, que dicho sea de paso, tampoco hubieran tenido éxito ya que los ingleses, como no podía ser menos, habían establecido un despliegue mediante el cual en ningún momento había quedado desprotegido el acceso al Canal de la Mancha, y en todo caso, el combate siempre hubiera resultado

inevitable. Y con estos resumidos prolegómenos llegamos por fin al encuentro de Trafalgar.

El abandono en que se encontraba la Marina por parte de la nación tanto en el aspecto económico como militar, debido a la falta de objetivos y la improvisación antes aludida, que nos llevó a combatir en Trafalgar con unas dotaciones mal preparadas, la mayoría reclutadas a base de levas, con un ritmo de fuego tres veces menor que el de los ingleses, y todo ello con la sensación de estar supeditados exclusivamente a los intereses franceses, condujo al desorden que se produjo en Trafalgar.

Aunque este nefasto combate de por sí no constituyó una derrota decisiva, pues en términos absolutos se perdieron diez barcos, cinco en el combate y otros cinco en el temporal que vino a continuación, la realidad es que a partir de ese momento se desencadenó una gran desmoralización debido a las circunstancias en que los hechos tuvieron lugar, pues una salida al combate en unas condiciones tan desventajosas, no podía ser suplida con el celo de los oficiales, que por otra parte tampoco tenían el adiestramiento sus homónimos ingleses, entre otras cosas porque los bloqueadores se mantienen en continuo ejercicio. Y ante esta realidad, nuestra todavía considerable flota queda arrinconada en los arsenales, y este abandono abrió la brecha por la que comenzó la pérdida de nuestro gran Imperio, que no se pudo mantener en pie desde el momento en que la Marina se venía abajo y era el único instrumento capaz de sostenerlo. Todo ello sumado al descabezamiento institucional sufrido en la Guerra de la Independencia fue el motivo de la caída de nuestras colonias.

Un siglo más tarde, una situación con ciertos visos de semejanza con la que acabamos de describir, nos conduce a la pérdida definitiva de la totalidad de las colonias de ultramar que nos quedaban en Cuba y en Filipinas. A la guerra, que tuvo su punto culminante el 3 de julio de 1898 con la total destrucción de la escuadra del almirante Cervera en Santiago de Cuba, la rodearon una serie de circunstancias que no facilitaron en absoluto un favorable desenlace.

Unos años antes del conflicto la Armada estuvo afectada por las teorías de moda en la época sostenidas por la “Jeune École” francesa, que propugnaba la idea de reemplazar los acorazados por buques pequeños y veloces dotados de torpedos que contasen bases de apoyo bien provistas, tanto en la metrópoli como en ultramar. El vicealmirante D. Juan Bautista Antequera y Bobadilla era contrario a estas teorías y con gran acierto, cuando tomó la cartera de Marina en enero de 1884, ordenó la construcción del acorazado “Pelayo” y la elaboración de un Programa Naval ambicioso que preveía, entre otras, la construcción de siete unidades más de este tipo. Lamentablemente este Programa se dejó de lado con motivo de la prematura muerte del rey don Alfonso XII, que tuvo lugar el 25 de noviembre de 1885. En la Regencia de Doña María Cristina, durante la minoría de edad de Alfonso XIII, la característica principal fue el deseo de incorporarse al ritmo marcado por Europa, entonces en la cumbre del poder militar, científico y económico. A ello ayudó la paz interna que reinó, después del desengaño de los padecimientos de un siglo de luchas internas.

Pero el intento del Imperio Alemán de apoderarse del Archipiélago de las Carolinas, que arbitró el papa León XIII, constituyó una alerta para la conciencia naval de la nación que no fue lo suficientemente atendida. El primer ministro de Marina de la Regencia, el contralmirante José María Beránger, era un partidario

firme de las teorías de la “Jeune École” y abandonó el magnífico Programa Naval tan oportunamente propuesto por Antequera, lo que tuvo unas consecuencias funestas en relación con la guerra de 1998. El Programa que lo sustituyó estaba caracterizado por el olvido del acorazado, advertido por los jefes de más prestigio de la Armada.

Quisiera recordar aquí la política de los ingleses cuando en los años previos a la Segunda Guerra Mundial una parte de la opinión, tanto militar como civil, pensaba que el principal esfuerzo de rearme de la Marina que se estaba dedicando a la construcción de grandes acorazados hubiese sido mejor utilizarlo en reforzar la Aviación, ya que ponían en duda la capacidad de los grandes barcos para resistir los ataques aéreos. A este argumento, el Primer Lord Naval, Lord Chatfield, opuso el siguiente razonamiento:

“Si la guerra demuestra que los acorazados se han quedado inútiles, habremos dilapidado en su construcción mucho dinero; pero si no los construimos y la guerra demuestra su necesidad, es posible que perdamos el Reino Unido.”

En lo que se refiere al sistema de reclutamiento, en 1873 había sido abolida la Matrícula del Mar, declarándose libre el ejercicio de las industrias marítimas y estableciéndose el servicio en la Armada con carácter de voluntariedad, aunque no duró mucho este estado de cosas ya que, al promulgarse la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de 17 de agosto de 1885 volvió a restablecerse la Matrícula. Esta Ley se mantuvo hasta el 2 de Julio de 1914 en que se introdujo la muy importante modificación de suprimir la redención a metálico, nefasto sistema que permitía sustituir la prestación del servicio militar por una redención en metálico a ingresar en el Tesoro.

Como último detalle relacionado con los prolegómenos de la Guerra de Cuba quiero señalar el desprecio que se hizo del esfuerzo llevado a cabo por uno de los más insignes marinos de la Armada, el Teniente de Navío D. Isaac Peral y Caballero, que con gran secreto estaba desarrollando un proyecto de submarino “destinado a la defensa de puertos”.

Desde su ingreso en la Armada en 1865 había destacado por su inteligencia e inclinación al estudio. Simultaneaba la cátedra de Física-Matemática de la Escuela de Ampliación de Estudios de la Armada con sus estudios particulares sobre navegación submarina. En una modesta casa de San Fernando, llevaba bastante tiempo dedicado a llevar a cabo el proyecto de un buque submarino de propulsión eléctrica.

El submarino de acero, de 22 metros de eslora, desplazaba 77 toneladas en superficie y 85 en inmersión. Estaba calculado para que una vez inundados sus doubles fondos mantuviera una flotabilidad de 50 kilogramos, que equivalían al desplazamiento de una pequeña torreta por la que se podía mirar al exterior. Para producir la inmersión completa diseñó un ingenioso aparato de profundidades que consistía en dos hélices de eje vertical que se ponían en marcha de manera simultánea o independiente mediante un mecanismo que combinaba la acción de una placa hidrostática con un péndulo. Con este sistema conseguía mantener automáticamente su cota con oscilaciones de 30 centímetros, permitiendo mantener la profundidad de modo automático, lo que para su época constituía un adelanto enorme.

La propulsión la proporcionaban dos hélices movidas por sendos motores eléctricos de 30 HP cada uno, cuya energía procedía de una batería de 480 acumuladores, que constituyó la primera instalación de este tipo que se hizo en el mundo en gran escala. La autonomía del proyecto era de 396 millas a tres nudos y 132 millas a seis nudos.

Para evitar los errores en la aguja magnética, Peral instaló la suya en la torreta, que construyó de bronce, inventando un sistema de reflexión para que el timonel viese las indicaciones de la aguja y otro sistema de prismas y lentes que, a modo de periscopio, proyectaba sobre una mesa la visión del exterior. Portaba un armamento militar importante consistente en tres torpedos que se lanzaban desde un tubo único situado en la proa.

El Teniente de Navío Peral presentó su estudio a sus superiores de la Escuela de Ampliación y fue elevado al Ministro de Marina con un informe en el que se decía: “Este Centro opina que el proyecto de Peral no tiene un solo punto vulnerable. Científicamente el problema está resuelto por él.” El Gobierno lo apoyó con la condición de que primero se construyera y probara el aparato de profundidades, concediendo en octubre de 1886 el primer crédito.

Una vez efectuadas con éxito las pruebas del aparato de profundidades se dio la orden de construcción del buque, y en octubre de 1888 fue puesta la quilla en el Arsenal de La Carraca. En septiembre de 1888 fue botado y en marzo de 1889 comenzaron las pruebas oficiales.

En la ejecución de su proyecto Peral se encontró con todas las dificultades de quien emprende un camino que puede lograr un gran progreso. La Junta Técnica a la que se encomendó la inspección de las obras se mostró implacable con el inventor exigiéndole unas pruebas que superaban con creces a lo que entonces se podía esperar de un submarino, pero a pesar de todo, fueron en su mayoría llevadas a la práctica con éxito. El submarino “Peral” maniobró de manera impecable en inmersión, lanzando sus torpedos sin problema, y en la prueba definitiva de inmersión navegó durante una hora hacia el oeste saliendo a superficie en el punto en que exactamente se esperaba que lo hiciese.

El problema se planteó cuando se llevaron a cabo las pruebas militares consistentes en que el submarino se aproximase sin ser visto a 400 metros del crucero “Cristóbal Colón”, que se encontraba en movimiento, y simulase un ataque con torpedos. Con más de doscientas personas acechando en cubierta la aproximación del submarino, fue avistado a 1000 metros, lo raro hubiera sido que con esta ultravigilancia antisubmarina no hubiera sido localizado, y la Junta Técnica dictaminó “que la utilidad militar había de ser poca” y, aunque la prueba de aproximación nocturna constituyó un éxito, ya que el submarino no fue avistado a pesar de los proyectores, el proyecto no salió adelante.

Se hizo una cuestión pública del asunto del submarino interviniendo la prensa con ardientes campañas en pro y en contra que envenenaron el problema ya que para unos Peral había hecho un invento capaz de solucionar todos los problemas de la Patria y para otros apoyar el invento eran “ganas de tirar el dinero”. (El coste total del buque no pasó de 300.000 pesetas).

En la esfera oficial, ante la decisión de construir otro buque que corrigiese las deficiencias del primero, surgió una pugna entre Peral y la Junta Técnica, ya que esta última sostenía que la nueva construcción debía de hacerse bajo la dirección

de Peral pero previo examen, aprobación e inspección de los Centros a quienes reglamentariamente corresponde, y Peral quería autonomía para la nueva obra y se negaba a admitir inspección científica de ninguna especie durante la construcción. El resultado final fue que se perdió de vista lo verdaderamente importante, que era el mejor servicio a España, y el proyecto se fue por la borda ordenándose por último que el submarino fuese desarmado y los acumuladores, bombas, motores y demás elementos del buque fuesen entregados en el arsenal de La Carraca. Como consecuencia de este desenlace Peral se retiró del servicio y falleció en Berlín en 1895, víctima de un cáncer.

No sabemos que hubiera pasado en la Guerra de Cuba de haber contado con el submarino, pero de lo que podemos estar seguros es de que los americanos se hubieran cuidado mucho de acercarse a distancia de bloqueo de tener la más mínima sospecha de que contábamos con un submarino torpedero.

A la hora de sacar consecuencias de lo que respecta a nuestra Marina, me detengo aquí ya que el siglo XX se presta a pocas consideraciones en lo que se refiere al papel de nuestra Armada en relación con otras potencias y las únicas acciones navales dignas de estudio son las derivadas de la Guerra Civil, en la que se puso de manifiesto “la labor silenciosa y silenciada” de una Marina bien mandada que, aunque escasa de medios supo suplir con creces, multiplicándose en el tiempo y en el espacio, el acoso de una flota muy superior en medios pero falta de preparación.

De todo ello se deduce que los grandes desastres y la falta de explotación de las victorias se debe fundamentalmente a una falta de mentalidad naval a nivel general y nacional en todos los niveles de responsabilidad de la Administración. Es cierto que en casi todas las épocas hemos contado con personalidades clarividentes, poseedoras de los conocimientos adecuados para el mejor desarrollo de una política naval, pero las personalidades no son suficientes cuando se trata de mover en una dirección determinada a toda la maquinaria política de una nación.

Es imprescindible una mentalidad naval generalizada, un “dejar el sitio al capitán de la marina mercante que va en el autobús”, y para lograr eso hay que crear una renovación en las instituciones empezando por los estratos inferiores. Hay que partir de la educación de los niños en la escuela. Tienen que ser conscientes de ese nivel de casi insularidad que tenemos, conscientes de que el 90% de lo que necesitamos para subsistir nos llega por mar y, conscientes por lo tanto, del papel de la mar en la vida de la nación. Debe ser por ello una educación sin provincianismos, ni mezquinos autonomismos, que nos hacen perder la visión de conjunto de los principios por los que se debe regir el comercio exterior y la Defensa. A partir de estos niveles, esta mentalidad se debe instalar y acomodar en todos los ámbitos de la sociedad hasta que quede bien impregnada de olor a salitre.

No se trata solo de contar con personalidades como las de D. Álvaro de Bazán, D. Blas de Lezo o D. Antonio Barceló y un largo sinfín de nombres, o de Ministros como Ensenada y Patiño. De lo que se trata es de que la actuación de estas personalidades sea apoyada y comprendida por el resto de la sociedad y para ello hay que vivir de cara a la mar, asumiendo todos los problemas de índole marítima que se derivan de una interpretación de los acontecimientos bajo una perspectiva naval.

Son muy de agradecer iniciativas que hacen converger el pensamiento naval en este sentido, tales como la Liga Naval, a la que dedicó un gran esfuerzo y entusiasmo el ya fallecido almirante Martell Viniegra, actividades relacionadas con el fomento del deporte de la vela y de la náutica deportiva que ayuden a despertar vocaciones, Asociaciones y Asambleas de Capitanes de Yate, Asociaciones de Marineros Veteranos, y un largo etcétera que incluye todas las iniciativas de Ayuntamientos y particulares encaminadas a promover el desarrollo de temas navales relacionados con la cultura y el fomento de la navegación.

Se me ocurren otras , dentro de la Marina tales como trasladar a Madrid los Archivos de la Marina, que en la actualidad se encuentran en el Viso del Marqués, con lo cual se multiplicaría el número de investigadores navales, ya que no todos tienen la posibilidad de trasladarse a La Mancha para conseguir información, y en su lugar se podría utilizar el maravilloso Palacio del Marqués de Santa Cruz como Museo Naval de La Mancha, aprovechando para ello todos los excedentes del Museo Naval de Madrid, con lo cual el citado palacio sería mucho más visitado por el público en general y no solamente por personas de mayor nivel de conocimientos navales, dando de este modo difusión al conocimiento de nuestra Marina.

Pero todas estas bienintencionadas iniciativas no constituyen sino un porcentaje mínimo del problema, cuya solución integral pasa por la transformación total de la sociedad y esto solo puede conseguirse desde los primeros años de escuela.

## BIBLIOGRAFÍA

- CEREZO MARTÍNEZ, RICARDO. La Proyección Marítima De España En La Época De Los Reyes Católicos.
- CEREZO MARTÍNEZ, RICARDO. Las Armadas De Felipe II.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, JOSÉ MANUEL. La Marina Española Contra La Piratería Berberisca.
- CARRERO BLANCO, LUIS. España Y El Mar.
- CONDEMINAS MASCARÓ, F. La Marina Militar Española Desde Los Orígenes Hasta 1898.
- DE SALAS, F. JAVIER. Historia De La Matrícula Naval.
- BLAS DOMÍNGUEZ, JUAN, Y, GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, JOSÉ MANUEL. Reclutamiento Forzoso De La Marinería En La Armada.

DE CARRANZA, FERNANDO. La Guerra Santa Por Mar De Los Corsarios Berberiscos.

FERRARI BILLOCH. F. BARCELÓ.

FRANCO CASTAÑÓN, HERMENEGILDO. La Razon De Trafalgar.

GONZÁLEZ-ALLER, JOSÉ IGNACIO. España En La Mar. Una Historia Milenaria.

# LA DISUASIÓN Y LA CONTRIBUCIÓN DE LA ARMADA

Gregorio BUENO MURGA

La disuasión es tan antigua como la guerra, o quizá se podría afirmar que es tan antigua como el conocimiento de la psicología, ya que a este ámbito pertenece. La disuasión ha estado presente en las relaciones humanas desde la antigüedad, en la que, para evitar acciones de fuerza contra la familia o la tribu, se acumulaba un cierto poder físico y de armamento en cantidad suficiente para conseguir el efecto deseado, esto es evitar la agresión del adversario. La disuasión está orientada a evitar que un posible enemigo inicie una agresión o una amenaza contra un interés propio. Con ella se busca crear y concienciar en el adversario la percepción de la fortaleza de las capacidades propias y de la voluntad de emplear esta fortaleza materializada en poder, esencialmente militar, esta afirmación es de especial aplicación a la capacidad de las marinas de guerra, por sus características intrínsecas, como iremos viendo a lo largo de las siguientes líneas. Por otra parte, la disuasión es un efecto producido en la mente del adversario, que para ser conseguido totalmente debe ser generado por una capacidad creíble y una voluntad de empleo. El efecto final de la disuasión es la ausencia de conflicto.

La aparición del armamento nuclear a mediados del siglo pasado, y las enormes capacidades destructivas de este armamento, han relegado a un segundo plano a la disuasión convencional, aquella basada en el armamento clásico, es decir el no nuclear. Pero esta consideración no debe hacer perder de vista la existencia de una disuasión que descansa en las armas convencionales. A este tipo de disuasión y, en particular a las capacidades y contribución de la Armada, me voy a referir a lo largo de las siguientes páginas.

La Armada, como componente de las Fuerzas Armadas, contribuye a la disuasión general en la que participa España como miembro de una Alianza y a la disuasión, que podríamos llamar particular, aquella específica de España como país soberano con intereses que no comparte, o que valora de forma diferente, con otros aliados o socios o que le afectan en mayor grado y por tanto le suponen una diferente implicación. Este trabajo pretende examinar y determinar que necesidades disuasivas tiene España, como las acomete y cual es la aportación real de la Armada a la disuasión.

## A MODO DE INTRODUCCIÓN

Antes de continuar parece necesario introducir al lector en algunos conceptos estratégicos, que no por conocidos son menos importantes y que nos permitirán entrar en materia con mayor conocimiento. La disuasión es el efecto que se crea en la percepción del adversario sobre las capacidades que el país o alianza poseen

y de la voluntad de sus dirigentes para emplear cualquier medio para proteger sus intereses. Tan importantes son las capacidades de que se disponga, como la voluntad para utilizarlas como último extremo, en caso necesario. Se pueden alcanzar mayores efectos disuasivos con menos fuerza y gran voluntad de empleo que con una fuerza superior carente de la voluntad de ser puesta en acción. La presencia de una fuerza militar adecuadamente organizada, alistada y adiestrada, junto con la credibilidad que se transmita a un posible adversario de la intención de su empleo, son aspectos intrínsecos de la disuasión. La disuasión pretende neutralizar, de la forma más anticipada posible, cualquier intención del adversario de interferir o amenazar los intereses vitales propios, en el entendimiento que el coste a pagar por ellos será más elevado que el posible beneficio a obtener.

Para conseguir el efecto de la disuasión es necesario que el enemigo o presunto enemigo perciba de forma clara el riesgo que asume si trata de obtener o dañar un interés vital o estratégico<sup>1</sup> de otro país. Es decir que efectúe un cálculo racional de coste-beneficio (permítase el empleo de nomenclatura económica sin que sea mi intención trivializar un asunto tan importante y trascendente). Por ello, la capacidad integral propia ya citada es vital. Lo realmente difícil es alcanzar el equilibrio entre todas las capacidades, pero lo que sí está claro es que se debe dar preponderancia a la capacidad militar, o dicho de otra manera, la capacidad militar es una condición necesaria aunque no suficiente, mientras que las otras capacidades no son ni necesarias ni suficientes, en el entendido que el elemento determinante para alcanzar la disuasión es la capacidad militar, las otras capacidades contribuyen pero no son determinantes.

Una disuasión bien orientada debería dirigirse hacia un país determinado, aquel que suponga una mayor amenaza para los intereses propios. Es evidente que el desarrollo de las capacidades será diferente ante diferentes amenazas: si un país tiene dos posibles contendientes, uno de carácter continental y otro marítimo, las capacidades militares para disuadir a uno y a otro son bien diferentes. Esta dificultad puede solventarse con un desarrollo armónico de las capacidades militares, a costa de un mayor coste. En cualquier caso se puede asumir, con matices, que si se consigue disuadir al que supone una mayor amenaza se está disuadiendo simultáneamente a los que suponen una menor amenaza.

La disuasión tiene tres componentes: la capacidad, la credibilidad<sup>2</sup> y la “irracionalidad”. Sobre la capacidad ya se han indicado los requisitos que se le exigen: que esté orientada a las debilidades enemigas, que contemple un desarrollo integral, que tenga en cuenta todas las capacidades o poderes nacionales, que sea conocida en alguna medida y que sean capacidades reales. La credibilidad es el equivalente a la voluntad de empleo, pertenece al ámbito político, no se trata de agresividad, sino de demostrar la voluntad de no aceptar

---

<sup>1</sup> Intereses vitales: aquellos que España está dispuesta a proteger y, llegado el caso, a defender ante cualquier riesgo o amenaza por afectar a su supervivencia como nación. Su defensa es, por tanto irrenunciable y exige subordinar a ella la de cualquier otro interés. Estos intereses son: el territorio peninsular y extrapeninsular con sus accesos aéreos y marítimos, la población, el ordenamiento constitucional, la soberanía y la independencia. Intereses estratégicos: aquellos que aportan seguridad a nuestro entorno y cuya protección contribuye decisivamente a la defensa de los intereses vitales. Libro Blanco de la Defensa 2000.

<sup>2</sup> “Durante la II Guerra Mundial, se desarrollaron gases asfixiantes y se fabricaron en cantidades respetables, pero nunca llegaron a utilizarse de forma general ni formaron parte del arsenal convencional. Casi con certeza, la razón estaba en el mutuo equilibrio disuasorio que los dos bandos se vieron obligados a observar debido a los informes acerca de las actividades secretas desarrolladas en los laboratorios químicos del enemigo”. Briand J. Bold, “Armas secretas aliadas”. Ed. San Martín, Madrid 1973.

una imposición por la fuerza. Además del carácter del dirigente político, existe una componente importante que es la idiosincrasia del pueblo<sup>3</sup>, que es un factor que debe tener muy presente el dirigente político. Por último, la irracionalidad<sup>4</sup> es una componente que añade incertidumbre a la reacción ante una posible agresión, radica en la mente o carácter del mandatario político y pretende que el posible agresor no pueda cuantificar o evaluar la reacción que se tomará. Se convierte en un elemento muy difícil de evaluar por el agresor y que añade una significativa incertidumbre a las reacciones que este puede tomar, por esta razón se impone una cautela adicional en el momento de tomar una decisión que puede que no tenga marcha atrás. Aunque en el estudio trinitario de Clausewitz este factor lo podríamos situar en la dirección política de la guerra, tiene una gran componente en lo que el citado autor denominó como “niebla”, en este caso, no de la guerra, sino de sus prolegómenos.

Este estudio de Clausewitz, está formada por tres componentes que se sitúan en aspectos materiales y psicológicos y en distintas personas o ámbitos de decisión que, normalmente, tendrán percepciones distintas. He aquí una de las grandes dificultades de la disuasión: que alcance a todos los implicados que puedan tener influencia en la decisión final, que será tomada por la máxima autoridad.

Un aspecto importante y que merece ser considerado y tratado es que la disuasión pertenece al ámbito psicológico. Es decir, se orienta a la mente del adversario, en particular a las mentes del dirigente político y del dirigente militar del mayor nivel. Al primero porque es quien dará la autorización para comenzar las acciones bélicas y al segundo por que es el principal asesor en materias militares del dirigente político. Por esto, de poco sirve el disponer de unas capacidades de las que el enemigo no tiene conocimiento, de alguna manera deben ser puestas en conocimiento de él; por supuesto se debe controlar la información que se proporciona, pero nunca se deben ocultar las capacidades generales. Así, la disuasión debe trabajar de forma coordinada con el manejo de la información.

La disuasión más eficaz es aquella que permite entrever la capacidad de intervenir y de vencer. En resumen, la mejor forma de disuadir es preparándose para vencer. Por ello, las Fuerzas Armadas juegan un papel principal pero no único. Las guerras son totales y se deben poner en juego todos los poderes nacionales: economía, política y acción exterior. Así, la disuasión descansa en la capacidad total del país, conjugando de forma armónica todos los poderes. La fuerza militar es un componente básico de la disuasión, pero ésta está íntimamente relacionada con el desarrollo integral de los poderes nacionales<sup>5</sup>.

La gran paradoja de la disuasión es la consecuencia de su fracaso. En caso de que así sea, es decir, que se materialice la amenaza, se entra en el terreno de la

---

<sup>3</sup> Es conocido que hay pueblos que a lo largo de la historia han demostrado más agresividad que otros y una tendencia, mantenida en el tiempo, a no dejarse someter a los dictados de otros pueblos o países.

<sup>4</sup> Irracionalidad, según el DRAE es: opuesto a la razón o que ya fuera de ella. LO que quiero expresar con esta palabra es que la irracionalidad del mando político de las FFAA, el que en definitiva ordena su uso, es un factor que añade valor a la disuasión, si el Mando político se rige por factores emocionales, la presunta reacción a acciones de fuerza o amenaza es mas difícilmente evaluable que si el mando político se rige por parámetros normales de conducta.

<sup>5</sup> Tradicionalmente se han considerado cuatro poderes nacionales que determinan la capacidad total del país en sus relaciones con los demás actores de la política internacional: Diplomático, Económico, Militar y Político.

estrategia de la acción, del combate, de la guerra con los costes y sufrimiento que conlleva y esto nos permite pensar que la disuasión es una buena inversión, tanto mejor cuanto más aleje los fantasmas bélicos<sup>6</sup>. Bien es cierto que siempre va a ser difícil determinar con certeza si la ausencia de conflicto se ha debido al éxito de la disuasión o a otros factores exógenos, pero aún con esta duda, no se puede descartar totalmente la influencia de ésta en esa idílica situación de ausencia de conflicto.

## **DISUASIÓN CONVENCIONAL**

Vamos a ver de forma breve unos apuntes sobre cada uno de los poderes nacionales citados en el acápite anterior.

### *Sobre la capacidad política*

Un país que cuente con una población aglutinada alrededor de sus gobernantes, con una inquebrantable voluntad de lucha, que sea capaz de valorar los logros que con el tiempo y el progreso ha conseguido y que disponga de una notable capacidad de sacrificio, será uno de los elementos trinitarios de Clausewitz<sup>7</sup>, y esta población constituirá el necesario apoyo a la clase dirigente y a las fuerzas de combate que verán reforzada su moral. Este poder político se convierte en un elemento crucial y posibilitante de la victoria en caso de conflicto y es un factor a tener muy en cuenta cuando se habla de disuasión. Existen numerosos ejemplos de que una falta de consideración y evaluación de este factor ha llevado al fracaso a agresores que se creían superiores a los agredidos, pues solo habían evaluado la capacidad militar y no lo que podríamos llamar capacidad de resistencia y de sufrimiento<sup>8</sup>.

### *Sobre la capacidad diplomática*

Nadie debería desdeñar la capacidad de un país de influir en el entorno internacional. Esta capacidad puede ser vital en caso de crisis o conflicto, y es un elemento que debe ser considerado en la capacidad disuasiva de un país. El papel de liderazgo global, regional o en las instituciones internacionales o, incluso, la consideración que tenga un país en estas instituciones puede ser fundamental a la hora de conseguir apoyos que lleven al aislamiento internacional del posible agresor. Esta capacidad tiene una difícil valoración en casos regionales, en los que puede darse la situación que agresor y agredido pertenezcan a realidades geopolíticas diferentes, es el caso de Israel y sus numerosos conflictos con los países árabes limítrofes.

### *Sobre la capacidad económica*

---

<sup>6</sup> Una de las razones de la agresión de la República Argentina a las islas Malvinas en 1982 fue la presunta debilidad de la presencia de la Royal Navy en aguas del Atlántico sur debido a la reducción impuesta en los presupuestos de defensa por la Primera Ministra del Reino Unido, Margaret Thatcher. Los gastos económicos originados por el conflicto fueron muy superiores a los recortes propuestos y después no se redujeron, sino que se aumentaron.

<sup>7</sup> Los elementos de la "trinidad" de Clausewitz son:

<sup>8</sup> Recientes ejemplos, en los que ha intervenido este factor de apoyo social y de mayor capacidad de sufrimiento que las fuerzas más equipadas, son: la derrota de los EEUU de Norteamérica en Vietnam, el fracaso de Rusia en Afganistán y la derrota de Irak en su intención de arrebatar territorio a Irán.

La capacidad económica de un país es otro factor a tener en cuenta cuando se evalúa su capacidad disuasiva. Ésta es la que le permite afrontar gastos adicionales derivados de una crisis, influir en los mercados para presionar al agresor, imponer embargos, congelar fondos e intervenir en las instituciones financieras internacionales. Difícil es evaluar esta capacidad económica y su influencia, pero es cierto que es un factor de importancia. Cuando consideramos la disuasión dirigida contra un país específico, es necesario tener en cuenta el volumen de intercambio comercial y de servicios entre esos dos países. Una medida disuasiva para el que se considere agresor (aquel que anhele un interés vital del otro) es reducir este intercambio, mientras que para el posible agredido será mejor que este intercambio se incremente y así la contraparte tenga una dependencia económica de él, lo que debería ser tenido en cuenta para no iniciar una agresión.

Una vez descritos los poderes propios que tienen relación con la capacidad disuasiva, excepto el militar al que dedicaré más espacio, la pregunta que surge es sobre la forma de ponderar todos ellos, o dicho de otra manera: ¿Qué incidencia tiene cada uno de ellos en la disuasión general?. Hemos llegado a una pregunta fundamental y de difícil respuesta, casi diría imposible y que merece un profundo estudio caso a caso. No hay una fórmula en la que se pueda introducir el PIB, el número de escaños del partido en el gobierno, la presencia en organismos supranacionales y el número de buques de escolta y nos dé una cifra que se podría llamar factor disuasivo. Es algo que hay que estudiar caso a caso y que nunca podrá dar una solución, porque como se ha dicho al principio, la disuasión pertenece al ámbito de la psicología y para saber realmente el efecto que consigue, deberíamos analizar la personalidad y la información que le llega a los responsables políticos con capacidad de decisión del país sobre el que queremos obtener el efecto disuasivo. Sí es cierto, que la capacidad militar es la que más influencia tiene y la que más impone a un agresor, ello no descarta el efecto del resto de los poderes nacionales. Con seguridad, la mejor disuasión se alcanza con un desarrollo integral de la nación, sin abandonar ninguno de los poderes<sup>9</sup>.

### *Sobre la capacidad militar*

A los fines de este trabajo, conviene estudiar con más detalle cómo la capacidad de las armas convencionales contribuye a lograr la disuasión. La primera premisa que se debe tener en cuenta es la determinación de las necesidades. Es decir, la luz que debe guiar el proceso de planeamiento y adquisición de armamento es el determinar para qué se quiere ese armamento o esa capacidad. Debemos partir de una apreciación global político estratégica que nos oriente sobre quienes son nuestros rivales, con quienes tenemos o podemos tener intereses vitales en disputa, es decir con quien es factible que nos enfrentemos en una crisis o conflicto. De ahí deduciremos qué tipo de capacidades necesitamos para explotar las vulnerabilidades enemigas y proteger las propias. Sería ridículo dotarse de una gran capacidad naval para adquirir el control del mar si llegamos a la conclusión de que nuestro rival no depende de las líneas de comunicaciones marítimas para sostener su economía y su esfuerzo de guerra, es

---

<sup>9</sup> Un ejemplo muy típico de este desequilibrio entre poderes, que incitó a un país a iniciar un conflicto, es el caso de Kuwait en 1990. Kuwait era uno de los países con mayor renta per cápita del mundo, pero había abandonado totalmente su inversión en defensa, lo que a la vista del líder iraquí, Saddam Hussein lo hizo vulnerable a una invasión, invasión que se produjo en agosto de 1990.

decir es un país de condición continental. Si bien es cierto que no solo la capacidad disuasiva debe orientar la formación de la capacidad militar, también es cierto que si desarrollamos una bien orientada capacidad bélica, incrementaremos de forma notable nuestra capacidad disuasiva. Otra consideración importante es que las situaciones derivadas de las relaciones internacionales no son estáticas, evolucionan con el tiempo, con la aparición de nuevos actores internacionales, de nuevos intereses que pueden interferirse mutuamente, con relaciones que se pueden malograr, etc. Pero sí es verdad, que estas evoluciones no son instantáneas, se van formando con el tiempo, y una de las responsabilidades de los dirigentes y de los mandos políticos y militares es estar alertados y anticiparse a los cambios.

Una vez definidas las capacidades militares para alcanzar la disuasión, se deben materializar en los medios de combate y apoyo al combate adecuados; si, por ejemplo, se ha determinado que es necesario contar con capacidad de conquistar, disputar y explotar el control del mar y de fuerzas terrestres muy móviles, aptas para combatir en terrenos muy abruptos, habrá que desarrollar planes para dotarse de buques de escolta, de guerra de minas y de submarinos, así como de unidades de combate en tierra aerotransportables, muy ligeras y en las que se prime la capacidad de transporte y la movilidad sobre la potencia de fuego.

Por último, de poco sirve disponer de unos poderes nacionales armónicamente desarrollados, unas capacidades militares orientadas a explotar las vulnerabilidades del posible enemigo y una política de filtración de información (inteligencia) referente a las capacidades, sino disponemos de una férrea voluntad de empleo ante una agresión o amenaza. Esta voluntad recae en última instancia en el responsable político y, antes, en sus asesores, pero finalmente es este factor el básico para alcanzar una efectiva disuasión, si el potencial agresor tiene la certeza de que el objetivo político que pretende alcanzar se va a defender con resolución y sin dudas aún ante hechos consumados. La posible falta de racionalidad del dirigente agredido también tiene aquí su sitio, lo que incrementa la incertidumbre sobre su decisión y obliga al agresor a tomar más precauciones. Por supuesto que estas afirmaciones no son rígidas, si un agresor sabe que el agredido es muy impulsivo y va a actuar de forma irreflexiva o casi irracional ante una agresión, puede forzar ésta a sabiendas de que su irreflexión le va a llevar a un callejón del que difícilmente va a salir.

## **LA DISUASIÓN COLECTIVA**

En los países que pertenecen a alianzas militares o político-militares, no podemos perder de vista la capacidad disuasiva adicional que proporciona la pertenencia a esa alianza. Ahora bien, esta capacidad adicional no se debe tomar como un cheque en blanco y considerar que la pertenencia a esa organización supranacional va a salvaguardar a cada uno de los miembros de cualquier posible agresión. En primer lugar es necesario determinar cual es la cobertura de los riesgos cubiertos por la pertenencia a esa alianza. Evidentemente, la pertenencia a una alianza proporciona un plus de poder diplomático que, como se dijo en el

punto anterior, es un elemento del poder nacional que incide positivamente en la disuasión, es decir, que en cualquier caso la pertenencia a estas organizaciones incrementa la capacidad disuasiva general.

Yendo a un caso general, y del análisis citado en el párrafo anterior, podemos intuir que los intereses compartidos con los aliados suelen ser una gran mayoría, de mucha entidad, entendiendo como tales los que podemos llamar vitales. Siendo así, que una gran mayoría de los intereses vitales son compartidos con los aliados, concluimos que la pertenencia a una alianza como la Alianza Atlántica es una gran inversión a efectos disuasivos.

Sí es bien cierto que el país que en estos momentos ejerce un liderazgo político incuestionable, los EEUU de Norteamérica pertenece a la Alianza Atlántica, no es menos cierto que la mayoría de los miembros de la Alianza pertenecen a la Unión Europea, el segundo gran actor en la escena política internacional.

Si hablamos de la capacidad económica, los miembros de la Alianza son seis de entre los siete que componen el selecto grupo G-7, cuyas decisiones en materia económica tienen trascendencia mundial. Los EEUU de Norteamérica son la primera potencia económica mundial y la UE la segunda y, entre ellos, monopolizan la casi totalidad del mercado mundial de armas.

Tanto los EEUU como la UE son dos realidades geopolíticas sin rival en sus respectivos espacios de influencia regional. Y, por último, tres de los miembros de la Alianza son tres de los miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, miembros que disponen de la facultad de veto sobre decisiones que afectan a la seguridad y estabilidad mundial.

La descripción precedente es una muestra de la gran acumulación de poder económico, diplomático y político que reúnen los miembros de la Alianza Atlántica, que como ya se señaló deben ser considerados como elementos disuasivos adicionales referidos no solo a los intereses compartidos con los aliados, sino para todos los intereses nacionales españoles, aunque en este último caso no se contase con el apoyo explícito de los miembros de la OTAN.

Pero si es grande la capacidad en los poderes no militares, mucho más lo es en el poderío militar convencional. Son datos bien conocidos que los EEUU de Norteamérica son la primera potencia militar mundial, y que Francia, el Reino Unido y Alemania poseen unas Fuerzas Armadas reducidas pero con mucha capacidad de proyección, prácticamente global, con un excelente material y adiestramiento, con una doctrina y procedimientos comunes y con unos medios de mando y control que producen efectos sinérgicos en el empleo de sus fuerzas.

## **DISUASIÓN PARTICULAR**

Podemos denominar así a la que debe hacer frente un país de forma independiente y que se deriva de la existencia de unos intereses que pueden estar en disputa de forma exclusiva entre ese y otros países. Estos intereses se extraen

de la apreciación global político estratégica y son específicos, es decir no compartidos. En el caso de España, es necesario resaltar ciertos condicionantes que afectan a este tipo de disuasión: una gran cantidad de nativos viviendo en otros países, con una alta presión de inmigrantes, una gran dependencia de las líneas de comunicaciones marítimas para la llegada de productos vitales para la supervivencia de la población, una absoluta dependencia de los productos energéticos derivados del petróleo, una situación de bloqueo de uno de los pasos marítimos más transitados del mundo y con un territorio nacional situado en dos continentes y dos archipiélagos. Esto hace que España tenga unos intereses propios y que deba orientar su disuasión para defenderlos y evitar que les sean arrebatados por la fuerza.

¿Cómo?.

Económicamente, y ante la dificultad añadida que supone la globalización de los mercados y las inversiones, es necesario aumentar la dependencia económica de los posibles agresores de la economía nacional y, al mismo tiempo, aumentar el peso mundial de esta economía nacional.

En la política de ámbito interno, concienciando a la población del coste que ha tenido alcanzar las cotas de progreso y libertad de las que por suerte gozan hoy estos pueblos e impulsando una cultura de defensa en la sociedad de manera que perciban como propias las cuestiones relacionadas con su seguridad, libertad y la defensa de sus intereses<sup>10</sup>.

En la política exterior, desarrollando una diplomacia activa con proyección internacional hacia las áreas geopolíticas en las que se sitúan los intereses, que, para nuestro caso, son tres: Europa, Mediterráneo e Iberoamérica. Una de ellas queda excluida por ser un interés compartido: Europa. En las otras dos existen intereses compartidos, pero el interés nacional español tiene, en algunos casos, más peso que el de nuestros aliados.

Militarmente, desarrollando unas capacidades integrales y equilibradas y manteniendo un alistamiento permanente de los sistemas de vigilancia estratégica, de mando y control y de combate. Capacidades que en muchos casos son las mismas que se aportan a la disuasión compartida, ya que los recursos de todo tipo son limitados y deben ser capaces de compartir fines. Dentro de las capacidades militares existen elementos ofensivos y defensivos, el que los objetivos nacionales de los países europeos tengan la consideración de conservadores, no limita a este ámbito las capacidades militares. De éstas, tienen un carácter más disuasivo las que son ofensivas, que además son más polivalentes. En particular, y de forma aproximada, parece necesario que estos países contasen con la capacidad de adquisición y explotación del control del mar en sus zonas de interés, de llevar a cabo operaciones de proyección de fuerzas y de interdicción profunda todo tiempo, de adquisición de la superioridad aérea todo tiempo, de vigilancia estratégica y de obtención de información, de sostenimiento logístico de las fuerzas que operen en las zonas de interés, de mantenimiento de fuerzas en alto grado de alistamiento.

---

<sup>10</sup> En el caso particular de España, la Directiva de Defensa Nacional 1/2000 de 1 de diciembre de 2000, establece este objetivo.

Todas estas capacidades se deben hacer públicas, respetando la necesaria reserva de datos, tácticas y procedimientos para que lleguen a los destinatarios que deben interpretarlas como unas capacidades reales.

El aspecto que afecta principalmente a los dirigentes políticos nacionales es que deben demostrar la voluntad de empleo gradual de todos los medios a su disposición para proteger los que consideren intereses vitales de la población y de la nación. Como ya señalé, este es un aspecto vital y que concede credibilidad a todo lo anterior.

¿Cómo se puede conseguir esta disuasión particular?. La mejor manera, aunque no la más fácil es aumentando la capacidad general del país y el peso de éste en la esfera internacional; idealmente de una forma equilibrada en todos los ámbitos. Como ya se indicó anteriormente, de poco sirve tener una economía muy saneada si la política exterior no está a su altura. O, en otro ámbito, el disponer de unas FFAA muy modernas y profesionalizadas si la población no es consciente del apoyo, sacrificio y esfuerzo que requiere su empleo ante la defensa de unos intereses que debe considerar vitales.

## **RIESGOS**

El cambio en el panorama estratégico mundial ha mudado las percepciones de los países occidentales, pasando de las antaño amenazas a la consideración de unos riesgos mas etéreos y menos definidos geográficamente. Así, ahora es mucho más difícil definir la orientación de la disuasión. En particular, el Libro Blanco de la Defensa de España en su capítulo I, considera los siguientes riesgos<sup>11</sup>:

1. Agresión de gran envergadura, poco probable pero no descartable.
2. La proliferación de armas de destrucción masiva y sus medios de lanzamiento; las medidas de control y lucha contra esta proliferación exigen una estrecha colaboración internacional, muy difícil de conseguir.
3. El desequilibrio económico entre países desarrollados y subdesarrollados; para evitar que se convierta en riesgo, la postura es incrementar la cooperación y la ayuda al desarrollo con estos países, además de mantener una capacidad disuasiva notable.
4. La globalización económica y la dependencia de recursos energéticos y de materias primas; esta dependencia puede generar crisis en regiones alejadas de la zona de influencia vital de España.
5. El desequilibrio demográfico induce movimientos de población que deben ser controlados.

---

<sup>11</sup> Libro Blanco de la Defensa 2000, paginas 35 y 36. Ministerio de Defensa de España, 2000.

## 6. La delincuencia organizada.

### **EL PAPEL DE LA ARMADA**

Debemos considerar a España como un país de condición esencial marítima, entendiendo por esta definición que España tiene una gran mayoría de sus fronteras marítimas, que controla uno de los estrechos con mayor tráfico marítimo del mundo, que la gran mayoría de sus importaciones llegan por vía marítima, que es una de las mayores potencias pesqueras del mundo, que tiene su territorio repartido entre una península, dos archipiélagos y dos ciudades autónomas separadas por mar de la metrópoli, que la Zona Económica Exclusiva ocupa un área similar a la superficie del territorio nacional y que el turismo de costa supone uno de los principales ingresos nacionales. Es por esto que la Armada debe jugar un papel preponderante en el conjunto de la Defensa Nacional, incluyendo la disuasión como parte indivisible de esta Defensa.

Se ha hablado del papel de los diferentes poderes del estado y su aportación al todo que es la disuasión. Dentro de ellos está la capacidad militar que no es la única pero sí la más importante e imprescindible; y entre los que colaboran a conformar una capacidad militar está la Armada, que a pesar de la ya citada condición marítima de España, no llega a un tercio de la capacidad militar, pues hay que contar con los medios conjuntos que comparten los tres ejércitos, además de la diferente entidad cuantitativa de cada uno de los tres ejércitos.

¿Qué medios tiene la Armada para alcanzar sus metas disuasivas?. La Armada está formada por un conjunto de medios humanos y materiales que le han proporcionado los españoles en los últimos años y que conforman una marina de tamaño mediano que todos conocemos. Los medios materiales están formados por aproximadamente un total de 25000 personas entre militares y civiles. Los medios materiales se pueden agrupar en dos grandes tipos, de acuerdo con su orientación para la consecución de dos objetivos estratégicos básicos: el control del mar y la proyección del poder naval.

Los medios para la adquisición del control del mar permiten operar y sostener un grupo de combate constituido alrededor de un portaaviones y un grupo de unidades de guerra de minas. Para la disputa del control del mar se cuenta con los medios anteriores y los submarinos. Los que permiten explotar el control del mar se basan en grupos de escoltas operando en protección cercana del tráfico o de las zonas de confluencia del tráfico marítimo vital. Los medios de proyección están formados por el portaaviones con sus aeronaves de ala fija embarcadas y por las unidades anfibia capaces de transportar y poner en tierra, en condiciones de iniciar el combate desde el primer momento, a las unidades de Infantería de Marina. El resto de medios pueden considerarse auxiliares para conseguir los cometidos que se les pueden asignar a los principales. La cantidad de buques y de unidades de Infantería de Marina puede, en algunos casos, ser considerada insuficiente, pero es la que permiten los recursos obtenidos de los presupuestos y, a efectos disuasivos y en términos generales, puede considerarse apropiada,

excepto algunos medios puntuales. Las fragatas tipo “Álvaro de Bazan”, suponen un incremento sustancial en la capacidad de la Armada y, por ende, su aportación a la disuasión, capacidad que se verá muy incrementada cuando estén dotadas de misiles con capacidad de ataque a blancos en tierra, lo que puede materializarse en un breve plazo de tiempo y cuando dispongan de capacidad de interceptación de misiles balísticos; la capacidad de ataque a tierra con misiles de crucero se pretende implementar en los nuevos submarinos clase S80.

Todos los medios anteriores deben ser adecuadamente sostenidos y modernizados de forma continua para mantener en el máximo nivel posible su capacidad operativa y evitar las obsolescencias tanto operativa como logística, de esta manera contribuirán en la mejor medida a la capacidad disuasiva que aporta la Armada. Es así que el mantenimiento debe ser considerado en su justa medida para la contribución a la disuasión.

El adiestramiento de las dotaciones hasta alcanzar la necesaria habilidad en el manejo de los equipos y sistemas es un elemento posibilitante de la acción disuasiva. De poco serviría disponer de unos medios sofisticados si no se cuenta con la destreza necesaria para obtener las máximas prestaciones, no solo a los niveles de empleo de unidades individuales, sino también en los estados mayores de los diferentes niveles de mando (táctico y operacional) que deben planear, conducir y dirigir las operaciones. La Flota dispone de unos procedimientos de adiestramiento y certificación de sus buques que debe implementarse al nivel del resto de las fuerzas de la Armada: Fuerza de Acción Marítima y Fuerza de Infantería de Marina, para asegurar un grado de alistamiento permanente para el combate de determinadas unidades.

La profesionalización debe ser tenida muy en cuenta, ya disponemos de unas dotaciones profesionales al ciento por ciento y, el nivel de exigencia a las mismas debe adaptarse a esta nueva situación ya permanente, por ello este factor debe ser considerado como un factor sinérgico de la capacidad de la fuerza naval.

En términos puramente disuasivos, ¿Qué debe hacer la Armada con estos medios?. Emplearlos de forma que se obtenga el efecto deseado. Evidentemente, no todas las actividades deben enfocarse a contribuir a la disuasión, pero sí es cierto que todas contribuyen en mayor o menor medida, en unos casos será haciendo presencia en los espacios de interés que se han citado anteriormente, en otros incrementando el adiestramiento de las unidades y de los EEMM, en otros dando a conocer sus capacidades ya sea mediante la participación en ejercicios combinados o reflejando en medios de información pública los resultados de sus actividades, ....

Todos estos medios deben ser renovados de acuerdo con la evolución de la situación estratégica en los espacios de interés. Parece que ahora las nuevas unidades van a dotar a la Armada de unas capacidades insospechadas hasta hace poco, pero ¿son estas capacidades las necesarias para hacer frente a las posibles amenazas que se pueden encontrar?, esta reflexión nos lleva a otra más profunda: ¿Debemos primar las capacidades que solicita la Alianza o deben primar las capacidades que requieran las misiones nacionales?. Quizá aquí sirva la reflexión de Napoleón: “Solo hay una cosa peor que combatir en una coalición, es combatir

contra uno mismo”. Es decir parece razonable primar los requisitos nacionales sobre los aliados cuando éstos sean incompatibles entre sí.

Llegado este momento de la exposición es necesario recalcar que no debemos confundir disuasión con prevención. Ésta última es algo más amplio que la primera. Para la prevención es fundamental la presencia avanzada, el hacerse ver y notar dentro de los espacios de interés nacional, que en muchas ocasiones son marítimos y son más fácilmente alcanzables desde la mar. La Armada cobra aquí un papel fundamental por la capacidad de mostrar la bandera anticipándose a las situaciones de crisis y llevando a cabo una presencia permanente o esporádica que muestre la voluntad y la capacidad de proteger los intereses y, como no, graduando la acción a la consecución de un interés o al desarrollo de la posible crisis a la que se deba enfrentar<sup>12</sup>.

Pero la Armada no puede ni debe contar ella sola con los medios necesarios para disuadir adecuadamente, la acción conjunta debe ser considerada como una oportunidad de complementar la capacidad de los medios y de economizar esfuerzos que por parte de cada rama de las Fuerzas Armadas no obtendrían la misma capacidad si no es a costa de un excesivo desgaste de medios y recursos.

Con los nuevos conflictos a los que estamos asistiendo en los primeros años del nuevo siglo, se está acentuando la importancia de la inteligencia como información útil que ahorra recursos de combate y permite efectuar operaciones más quirúrgicas, con menos medios y mejores resultados, el explotar y seguir esta línea de acción sería de mucho interés a efectos disuasivos.

Yendo a la orientación geográfica de la disuasión, ya se citaron los espacios de interés de la acción exterior española. Hay que recordar que estos espacios se centran en tres zonas geográficas: Europa, Mar Mediterráneo e Iberoamérica. En Europa los intereses que se concentran son intereses esencialmente económicos y políticos, comunes a nuestros socios y aliados en la UE y OTAN respectivamente, por ello, no parece ni adecuado ni necesario enfocar la disuasión hacia esta zona geográfica. Diferente es el tratamiento que debe darse a los países del Mediterráneo, ribereños del “Mare Nostrum”. Aquí nos encontramos con realidades geopolíticas diferentes. Por un lado, tenemos a algunos países europeos pertenecientes a la OTAN y/o a la UE y, por otro lado están otros países, principalmente africanos y asiáticos que no pertenecen a estos dos bloques; es sobre estos sobre los que se debe ejercer el carácter disuasivo de ciertas misiones militares, no podemos olvidar que de los intereses citados en el párrafo de “introducción”, algunos de ellos están en estos países, así como que en ellos se concentran algunos riesgos de los descritos en el Libro Blanco de la Defensa Nacional y recogidos en el párrafo de “riesgos”. Iberoamérica concentra la tercera pieza de la acción exterior española. Por razones obvias de influencia y de presencia secular de España y de sus ciudadanos en esta inmensa área geográfica, tampoco parece que los intereses en juego para España en este área del mundo exijan misiones militares específicamente disuasivas, sino, mas bien, continuar con la presencia eminentemente naval que lleve a una mejora de las relaciones y a un incremento de la confianza mutua con estos países “hermanos”.

---

<sup>12</sup> La denominada “graduabilidad del poder naval”.

## EL FUTURO DE LA DISUASIÓN

Los hechos acumulados desde la fatídica fecha del 11 de septiembre de 2001, suponen un punto de inflexión obligatorio para cualquier análisis estratégico, como en su momento lo fue la disolución de la Unión Soviética. Ambos hechos corren el riesgo de convertirse en tópicos y referencias de cualquier trabajo o exposición, porque ambos suponen un cambio tan brusco que no se tenía ni preparado ni mucho menos asumido.

Pero una de las características de la estrategia es su permanencia en el tiempo, y hay que ser cautos en no obtener conclusiones rápidas no sedimentadas ya que pueden conducir, a través de los mecanismos de planeamiento político y militar, a situaciones de indefensión. Muchas voces se han alzado desde la fecha de los graves atentados en los EEUU pidiendo una reflexión estratégica, una reconversión de las fuerzas armadas y de los servicios de inteligencia. Está claro que en el tema que nos traemos entre manos se está produciendo la discusión y de ella se derivarán y se están derivando cambios que ya están afectando a la composición y orientación de las capacidades de las FFAA.

¿Es eficaz la disuasión convencional sobre la amenaza terrorista?. Evidentemente, por la misma naturaleza del terrorista, que actúa y se oculta o, como en el caso de los atentados de origen islamista, muere al cometer la felonía, la disuasión tiene poca influencia en su actuación, casi ninguna. El terrorista de este tipo planea sus acciones aprovechando el vacío de poder que existe en ciertas regiones de algunos países, zonas donde no existe ni el imperio de la justicia ni menos del orden, así le resulta muy fácil y económico diseñar, planear y efectuar el seguimiento de las acciones de terror aprovechando las posibilidades de los medios de comunicación actuales. Es evidente que ha fallado la disuasión cuando alguien se ha atrevido a castigar de forma tan brutal a la primera potencia mundial y a algunos de sus aliados, y por ende a todos sus aliados. Ha fallado una disuasión que no estaba orientada a evitar este tipo de actos o atentados. El terrorista contaba con la impunidad que le proporcionaba un amplio territorio en el que se movía con facilidad, se amparaba y planeaba próximas acciones. Después de las acciones lideradas por los EEUU de Norteamérica y ejecutadas por una amplia coalición de países, la impunidad de estos terroristas, base de su desprecio por la capacidad de recibir castigo por parte del agredido está en entredicho, aunque los resultados obtenidos todavía no sean los esperados.

Pero, el desarrollo de nuevas capacidades militares, la colaboración entre los servicios de inteligencia, la reorientación de éstos para obtener información útil sobre los grupos terroristas, la persecución de éstos en sus santuarios, el bloqueo de cuentas bancarias y fondos, irá limitando su capacidad de actuación y actuará como un efecto disuasivo.

Como apunte final, aunque desde 2001 no se habla de otra cosa, ya que las cadenas de televisión se encargan de mantener vivo este filón informativo, la amenaza terrorista no es el único riesgo que en la actualidad debe hacer frente

nuestro país y los países de nuestro entorno, por lo que la disuasión debe seguir orientada a evitar posibles acciones de fuerza contra nuestros intereses por otros actores.

## **RESUMEN**

La disuasión es una forma de prevención de conflictos que en el caso de países medianos debe orientarse hacia los rivales con los que puedan existir disputas sobre intereses vitales. La determinación de los mismos surge de una apreciación global político-estratégica. Es muy importante identificar las capacidades y vulnerabilidades de estos rivales para poder dirigir la disuasión a explotarlas.

En la disuasión intervienen la capacidad, voluntad e “irracionalidad”. Todos estos factores, en su justa medida, deben ser puestos en conocimiento del potencial agresor. De todos los elementos que contribuyen a disuadir, la voluntad de empleo de la fuerza es el más determinante.

En la consecución del efecto final de la disuasión interviene la capacidad total del país: economía, política de ámbito interno, política exterior y capacidad militar. De todas ellas la más determinante e imprescindible es la capacidad militar, pero no se deben descuidar las otras, pues todas tienen incidencia en el efecto disuasivo.

España, al pertenecer a una Alianza defensiva de la que forman parte las grandes potencias mundiales, se beneficia de la disuasión alcanzada por el conjunto de la Alianza. Adicionalmente, sobre los países en los que deba ejercer una disuasión particular, la mejor forma de conseguirla es desarrollando de forma armónica todas las capacidades nacionales y orientando las capacidades militares hacia estos fines. No se debe olvidar que la presencia naval es una forma de prevención de conflictos.

Hoy en día, ante las nuevas amenazas asimétricas, la disuasión ha perdido parte del valor que tenía anteriormente. Es bien cierto que ante estas amenazas, la disuasión debe evolucionar y confundirse con la prevención para asegurar el libre tránsito por los mares ante la posibilidad de amenazas terroristas que quieran impedir el libre uso del mar, para conseguirlo, las marinas de guerra deben potenciar la presencia avanzada en las zona de interés que puedan considerarse amenazadas. Al mismo tiempo, la inteligencia debe ser considerada como un factor de ventaja importantísimo para permitir centrar el esfuerzo y no diversificarlo en zonas que se antojan de una amplitud casi inabarcable.

La Armada, debido a la condición esencialmente marítima de España, juega un importante rol en la consecución de la disuasión. Para ello debe:

- Mantener y mejorar algunas de las capacidades actuales, específicamente aquellas relacionadas con la proyección del poder naval: capacidad de helitransporte, dotarse de helicópteros de escolta en apoyo de la fuerza de

desembarco y capacidad de operación en vuelos nocturnos tácticos de los helicópteros anteriores;

- Incrementar la capacidad de las nuevas construcciones, en particular de las fragatas tipo “Álvaro de Bazan”, dotándolas de capacidad de ataque a tierra y de interceptación de misiles balísticos. La instalación de sistemas de propulsión independientes del aire en los nuevos submarinos clase S80 es otro gran paso en esta dirección;

- Continuar con la renovación de los medios dotándolos de la última tecnología posible. En este caso, es necesario destacar la modernización de las fragatas clase “Santa María”, aunque la modernización no las dotará de las capacidades de gestión de contactos y de enfrentamiento a trazas aéreas de que disponen sus gemelas Navarra y Canarias;

- Continuar con la tendencia ya iniciada de primar la capacidad de proyección y de operación todo tiempo. En este sentido es destacable el paso dado para dotar a las dotaciones de vuelo de helicópteros de gafas de visión nocturna y el impulso que se ha dado a la renovación de medios de la Infantería de Marina y de los medios de asalto por superficie de las unidades anfibias;

- Continuar manteniendo un alto grado de alistamiento y de preparación permanente para el combate. Este aspecto pasará a ser crítico por la creciente carestía del combustible, será preciso combinar de forma adecuada el adiestramiento específico en la mar, aire o en el campo y el uso de simuladores en aquellas actividades que lo permitan, por otra parte, la Armada tiene unos adecuados planes de adiestramiento y certificación operativa de sus buques y unidades;

- Profundizar en la profesionalización de las dotaciones y mantener una alta moral en las mismas, todo ello en línea con un mayor grado de exigencia a las dotaciones profesionales;

- Fomentar la acción conjunta con el resto de las ramas de las FFAA, buscando la complementariedad de los medios que redundará en una economía de esfuerzos y,

- Continuar e incrementar la presencia permanente en las zonas de interés nacional, en todas sus vertientes: visitas de buena voluntad, participación en ejercicios y actividades y ejecución de patrullas con misiones de obtención de información y de presencia avanzada.

Por suerte, España lleva un largo período de tiempo sin verse involucrada en un conflicto armado. Parece que la política disuasiva de los gobiernos ha tenido éxito hasta este momento, éxito que deseo se prolongue por muchos años más, si estas líneas sirven para ello, se vería colmado con creces el objetivo de este modesto artículo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

*Manual de estrategia.* Almirante Eri Solís Oyarzun, Valparaíso, 1997.

*El fin de la disuasión.* Política exterior, 84 NOV/DIC 01. Rafael Bardají e Ignacio Cosidó.

*Deterrence and defence.* G. Snyder, Princetown University press, 1961.

*Introduction to international security.* Richard Shultz, Washington, 1993.

*Libro Blanco de la Defensa.* Ministerio de Defensa de España, 2000.