

LA ARMADA Y LA PROYECCIÓN INTERNACIONAL: OPERACIÓN SIERRA JULIET

Rafael ARCOS PALACIOS



Un buque de guerra debe poseer la máxima capacidad bélica, pero con la flexibilidad suficiente para hacer frente a otras amenazas y misiones no tan graves pero frecuentes de la diplomacia naval.

Las Armadas y la política exterior. Ken Booth.



A Armada ha sido una pieza clave de la operación SIERRA JULIET, contribución española a la operación IRAQI FREEDOM (OIF), que en la actualidad se está desarrollando en su fase IV (fase que comenzó con el fin de las operaciones militares principales). Cuando el 19 de marzo del presente el presidente del Gobierno anunció que un contingente conjunto embarcaría en tres unidades de la Armada para hacerse a la mar en un periodo no superior a 24 horas al mando de un almirante, el cumplimiento de la misión de ayuda humanitaria asignada en plena fase III (hostilidades) suponía un reto y un desafío, pero también una apuesta del responsable de la conducción política de las operaciones militares. Apuesta a la que las Fuerzas Armadas, y la Armada especialmente, respondieron con plena profesionalidad y eficiencia ante una operación típica coaligada a la política exterior y a la proyección internacional de España.

El objeto del presente artículo es, desde mi experiencia en Bahrein como representante nacional en el Cuartel General del Componente Naval (NAVCENT) del Mando Central estadounidense (CENTCOM) y, a su vez, Comandancia de la V Flota (COMFIFTHFLEET) y de las Fuerzas Navales Conjunto-Combinadas de la Región Central (CJFMCC), compartir con el lector algunas vivencias en las que, debido al estrecho contacto mantenido con el contingente español en su fase de tránsito y despliegue, tuve la privilegiada ocasión de participar, para concluir que, a pesar de que determinadas capacidades militares pueden ser aprovechadas en beneficio de la proyección internacional de un país, ésta a su vez necesariamente condiciona o hace revisar las capacidades militares a poseer.

Capacidades militares y política exterior: la Coalición

Con anterioridad al comienzo de las hostilidades en Irak, España ya estaba participando con unidades en el área de responsabilidad de CENTCOM, en particular con una fragata clase *Santa María* y con un avión de patrulla marítima. Estas unidades estaban encuadradas dentro de la operación ENDURING FREEDOM (OEF o LIBERTAD DURADERA, LD).

A mi llegada a Bahrein, pude observar que los representantes nacionales de la Coalición funcionaban armónicamente dentro de esta operación, dirigidos por un Estado Mayor (1), formado por personal reservista en su gran mayoría (con excepción del director y el segundo), con la inercia adquirida desde hacía ya más de un año.

Pero el ultimátum a Irak hizo variar esta «armonía». Aunque el previsible nuevo teatro de las operaciones era también responsabilidad de CENTCOM, los países de la Coalición mantenían posturas diferentes en cuanto al apoyo hacia la nueva operación que ya se preveía inminente: la OIF.

Estas posturas, en algunos casos divergentes, hicieron que *de facto* hubiera dos tipos de «coaliciones» (2): la de los países que participaban en OEF y una más reducida en la que sólo estaban los países que apoyaban/participaban en OIF.

Durante los primeros días, los cambios no fueron notables porque de nuevo la inercia hizo que la transición fuera progresiva y no traumática. Pero los acontecimientos en Irak hicieron que a la semana ya se apreciaran algunos detalles:

- El grupo de F2C2 se trasladó al edificio del Estado Mayor de NAVCENT y dejó de estar «cerca» (no sólo físicamente, sino que la relación personal era más difícil). En dicho edificio sólo era permitida la entrada a personal de la Coalición OIF.
- Los *briefings* diarios ya no contenían detalles de inteligencia sobre Irak.
- Se suspendieron las videoconferencias OEF con Tampa (Estados Unidos, sede del mando central CENTCOM).
- Se suspendieron los *briefings* de operaciones en N3 (NAVCENT).
- Se suspendieron los *briefings* entre los mandos componentes.

Todo ello con el desagrado de los representantes de algunos países como Francia y Alemania. La razón era bien simple: el esfuerzo de las operaciones

(1) Este Estado Mayor se llama F2C2 (*Friendly Forces Coordination Center*).

(2) Técnicamente había una tercera, la MMF (*Multinational Maritime Interception Forces*), compuesta por los países que tenían unidades participantes en operaciones destinadas a asegurar el cumplimiento de las resoluciones CSONU contra Irak.

militares en Irak necesitaba de todo el potencial humano disponible, y F2C2 no era una excepción (3).

Por ello, el Estado Mayor de NAVCENT, a través de F2C2, aplicó el principio de *lessez faire* a la Coalición OEF y así esta operación pasó a ser una segunda prioridad.

La Coalición OEF, ante el cada vez más escaso número de medios navales y aéreos disponibles (desviados hacia OIF), mostró una flexibilidad encomiable para efectuar dicha misión, fundamentalmente materializada por los CTF de las zonas del cuerno de África (CTF 150) y del golfo de Omán (CTF 151), que tuvieron que operar en base a una mayor permanencia en la zona y en base también a un mayor sacrificio de las dotaciones navales y aéreas. Dicho esfuerzo no pasó desapercibido, de hecho fue agradecido en no pocas ocasiones en las reuniones de trabajo de la Coalición OEF. A pesar de todo, algunos representantes mostraron su desagrado por la manera en la que se llevaba la conducción operacional de dicha operación, descuidándola en beneficio de la OIF (4).

El alistamiento: la plataforma y el contingente

El alistamiento del contingente se efectuó de manera muy rápida y con escaso margen de maniobra. La plataforma alrededor de la cual descansaba el peso del contingente era el BAA *Galicia*, que por sus especiales características y capacidades militares, ya implementadas en la fase conceptual de diseño, la hacían idónea para la misión de ayuda humanitaria encomendada. Por otra parte, ya había una experiencia acumulada en este tipo de operaciones cuando en 1998 zarpó con misión similar rumbo a Nicaragua y a Honduras con ocasión del tristemente famoso huracán *Mitch*.

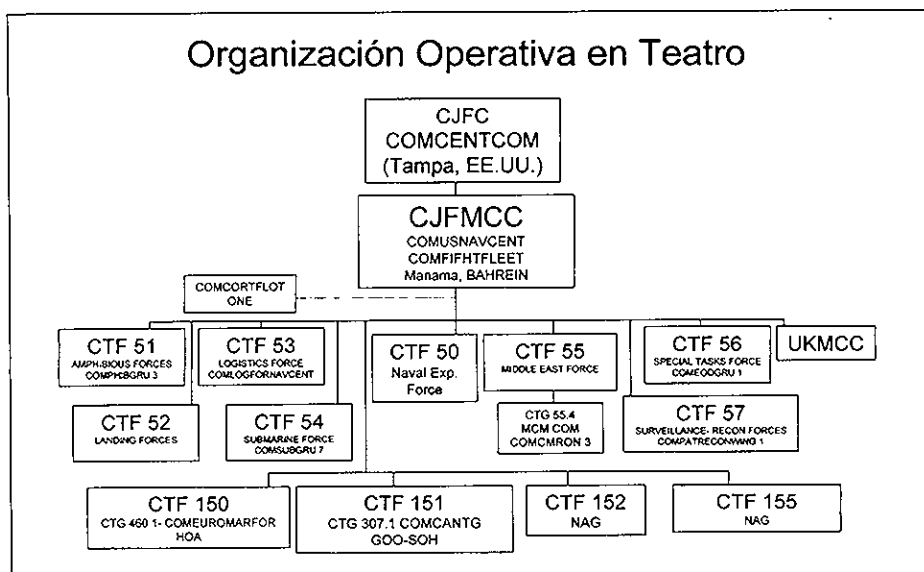
En este caso, la misión se desempeñaría en territorio liberado por los aliados, y en un ambiente que distaba mucho de ser culturalmente afín, como lo fue en Centroamérica.

El resto de las unidades navales eran simplemente lo necesario para garantizar un tránsito rápido y seguro: un petrolero y una fragata, convenientemente pertrechados para la operación.

El embarque del contingente y material se hizo en dos fases: la primera

(3) El Estado Mayor de NAVCENT sólo estaba al 80 por 100 de sus efectivos, y había sido completado en el último 30 por 100 por personal reservista en los últimos tres meses.

(4) El general Shelton (ex jefe de Estado Mayor Conjunto de Estados Unidos) hizo unas declaraciones el 1 de septiembre de 2002, en las que afirmaba que si Estados Unidos se empeñaba en una guerra con Irak, sería un peligro, ya que esta guerra necesitaría de toda la atención posible, y no se podría mantener el esfuerzo en la guerra global contra el terrorismo. (Artículo de Bradley Graham, «Officers: Iraq could drain terror war», *Washington Post*, 1 sept. 2002).



Organización Operativa de las Fuerzas Navales en la Región Central.

justo antes de la salida de la Base Naval de Rota, y la segunda a la arribada de los buques a Djibouti once días más tarde, merced a las capacidades militares de transporte estratégico del Ejército del Aire.

En cuanto a la formación y composición del contingente del Ejército de Tierra (unidad mixta, UMI), se dispuso que tuvieran la capacidad de desactivación de explosivos (equipos TEDAX), descontaminación (unidad NBQ), telecomunicaciones (CIS) y de reconstrucción (ingenieros). El Cuerpo Militar de Sanidad embarcó una unidad sanitaria desplegable (EMAT), y con la misión de dar protección a la fuerza así compuesta embarcó una compañía de Infantería de Marina. Total, 899 hombres y mujeres (5).

En definitiva, una Task Force (TF-840) conjunta, equilibrada, armónica y bien equipada para el cumplimiento de la misión asignada.

La inteligencia

Desde el comienzo de la operación OEF, se puso de manifiesto que la inteligencia en todos los niveles (táctico, operacional y estratégico) era fundamen-

(5) Este número «mágico» no es casualidad, 900 personas fue el máximo contingente autorizado por el Ministerio de Defensa.

tal para elegir una línea de acción adecuada y a partir de ella establecer un concepto de operaciones.

Pero esta necesidad era más imperiosa, si cabe, en OIF, y particularmente en el caso de las operaciones navales, donde la amenaza era claramente asimétrica, no solamente en medios, sino en también en las tácticas y en el empleo de las armas. Con un contingente conjunto embarcado en tres unidades de la Armada y con una misión de ayuda humanitaria que desempeñar, la inteligencia, ya no solamente naval sino también terrestre en cuanto al desarrollo de las operaciones en las proximidades de los posibles puertos de despliegue, era vital para contribuir y finalizar el desarrollo del inacabado concepto de las operaciones.

Puesto en contacto con la Sección de Inteligencia, y después de no pocas gestiones y reuniones, pude conseguir asistir a los primeros *briefings* de inteligencia. El motivo no era la «clasificación de la información» (puesto que era el representante nacional de un país que apoyaba políticamente a la OIF), sino la «necesidad de conocer». Concretamente, la especificación de la misión del contingente español como de «ayuda humanitaria» hacía que de acuerdo al planeamiento inicial efectuado por NAVCENT dicha operación debiera realizarse en la fase IV (post-hostilidades), donde la amenaza sería solamente residual.



Buques iraquíes alistados para operaciones de minado. (Foto: R. Arcos Palacios).

Una vez aclarado el hecho de que España pretendía comenzar dichas operaciones de ayuda humanitaria española en la fase III (hostilidades), se tuvo inmediatamente acceso a dicha información de inteligencia que, entre otras cosas, mostraba evidencias de lo que ya se sospechaba:

- Irak tenía los medios y un plan de minado cuidadosamente estudiado para impedir el acceso de unidades aliadas a sus puertos.
- Dicho plan contemplaba la transformación en buques minadores de todo tipo de embarcaciones (arrastreros, remolcadores, palangreros). También incluía la fabricación nacional de minas de fondo, orinque y a la deriva.
- La amenaza asimétrica de embarcaciones rápidas, suicidas o teledirigidas, cargadas de explosivos también estaba planeada con el propósito de ocasionar un golpe de efecto ante la opinión pública internacional.
- Posiblemente uno de los blancos de dichos ataques serían los buques de ayuda humanitaria, todo ello con la intención de impedir que los aliados se ganaran el apoyo del pueblo en el sur de Irak.

En cuanto al resto de la amenaza para las unidades navales, se limitaba a los misiles CSSC-3 Seersucker (con cabezas portadoras de material bacteriológico y químico, de los cuales Irak podía tener operativos unos 30, así como seis lanzadores) y a los ocho Mirage basados en algún aeródromo del norte de Bagdad bajo las órdenes directas de Saddam Hussein.

La «maniobra» estratégica



Amenaza asimétrica. Algunas de las minas domésticas encontradas en KAA.
(Foto: R. Arcos Palacios).

Irak estableció varias líneas de defensa alrededor de la capital, y su maniobra estaba esencialmente basada en el mantenimiento de objetivos terrestres de interés estratégico, ocasionando el mayor desgaste posible a los aliados en todos los campos de acción. Desde el punto de vista naval, sólo podía aspirar a impedir las operaciones navales de los aliados y a buscar blancos de oportunidad que supusieran un impacto en la dividida opinión pública internacional. Todos sus puertos son interiores, y de acceso a través de ríos, muy fácilmente minables. Por otra parte, las secuelas

de la última guerra dejaron dichos accesos en situaciones de navegabilidad extrema por la multitud de naufragios. En definitiva, la proximidad de las unidades navales a tierra, era ya una amenaza *per se* a las mismas. Los territorios colindantes a los principales puestos —Um Qasar y Basora— no habían sido asegurados y, por tanto, dicho tránsito no era seguro para las fuerzas navales. Las unidades ligeras acorazadas iraquíes opusieron una importante resistencia en estas zonas precisamente en las que los aliados suponían una fácil captura. La razón no era gratuita. En definitiva, sin puertos aptos en el sur de Irak, el grueso de la ayuda humanitaria planeada no podía hacerse llegar, la consolidación de la zona sur no sería tan rápida y el desastre humanitario como consecuencia de la guerra podía impactar muy negativamente a la opinión pública internacional, restando crédito a los gobiernos que apoyaban OIF. El tiempo, en resumen, iba a favor de Irak y en contra de los aliados.

Éstos —a pesar de su abrumadora superioridad, sobre todo tecnológica, y ante la necesidad de ocupar cuanto antes la salida al mar de Irak y sus principales puertos para así disminuir la amenaza asimétrica a las fuerzas navales desde las cuales se lanzaban operaciones de proyección— se vieron obligados a maniobrar en el campo terrestre, ganar cierta sorpresa táctica y penetrar cuanto antes en territorio iraquí. De nuevo, el factor tiempo era clave, y los aliados no podían permitirse una campaña aérea larga. Las operaciones contra la Fuerza Aérea Ofensiva (CFAO) se realizaron de manera limitada y destinadas solamente a paralizar la estructura de mando y control iraquí, y no a destruirla por completo. De esta manera, la ofensiva terrestre comenzó sólo un día después del primer *raid* aéreo, al contrario que en la Primera Guerra del Golfo.

Por ello, y para evitar un desgaste innecesario en un combate puerta a puerta, casa a casa, en zonas de feroz resistencia, como Basora (segunda ciudad en importancia y puerto principal), las columnas de las fuerzas expedicionarias de *marines* (6) pasaron de largo y continuaron su camino hacia Bagdad. El objetivo era claro, el centro de gravedad estratégico de Irak: su líder Saddam Hussein.

Esto dejaba básicamente a los aliados la posible utilización de Um Qasar (prácticamente en la frontera con Irak) como único puerto potencial de acceso a corto plazo, no sin una amenaza latente. Por ello, la captura de las zonas aledañas de importancia estratégica (Al-Faw, entre otras) se estableció como primera prioridad para la campaña terrestre y para las operaciones de proyección ejecutadas desde la mar, mediante:

(6) La Infantería de Marina tuvo un inusitado protagonismo en la campaña, a diferencia de la anterior Guerra del Golfo. Su movilidad y flexibilidad fueron muy tenidas en cuenta en el planeamiento. Como dijo en cierta rueda de prensa Donald Rumsfeld, «...hablemos de los rápidos (los *marines*) y no de los demás (*Army*)...».

- Unidades aéreas basadas en los tres portaaviones en zona.
- Operaciones especiales desde unidades ligeras de combate, apoyadas por el HSV-X1 *Joint Venture*, un catamarán de más de 40 nudos de velocidad máxima.
- Misiles TLAM desde cruceros y submarinos. Para recarga o trasvase buque a buque de dichos misiles, se utilizaba la NSA (*Naval Support Activity*) de Bahrein.

Todo ello con el propósito de hacer más segura la operación de unidades navales aliadas, en particular en las operaciones de MCM, que por su duración, dedicación exclusiva y susceptibilidad de fracaso (ante cualquier minado posterior a las mismas) las hacían, en este caso, especialmente sensibles.

Como resumen, la inteligencia disponible y el desarrollo de los acontecimientos hacían presagiar que, contrariamente a lo que se había previsto en un principio, Um Qasar debía ser el puerto de despliegue del contingente español.

Mientras se obtenían las primeras evidencias fotográficas de que aún existían buques con capacidad de minado en Um Qasar (7) y las primeras minas eran descubiertas merced a la actuación de los equipos SEALs, el contingente español cruzaba el mar Rojo. Era el momento de la entrada en el área de responsabilidad de CENTCOM y de ponerse manos a la obra para colaborar en intentar allanar en lo posible los problemas de coordinación y de integración en la estructura naval.

La interacción político-militar

La entrada en la zona de responsabilidad de NAVCENT se produjo el día 27. Fue precisamente cuando la actividad se hizo más febril, y las intenciones del contingente eran cada vez preguntadas y solicitadas con más ahínco e

(7) Días más tarde, a medida que la zona iba consolidándose, se encontraron atracadas sólo dos de las tres embarcaciones iraquíes vistas días atrás listas y pertrechadas para operaciones de minado. La alarma de minas se estableció como roja en toda la zona y en el norte del golfo Pérsico. Cuando se estaba dispuesto a alistar y emplear un impresionante contingente MCM y suspender parte de las operaciones navales, un oficial kuwaití (ex prisionero de guerra de la anterior Guerra del Golfo) con el que hice una muy buena amistad, y del que no voy a dar más datos para no comprometer su seguridad, tomó la palabra y con gran serenidad dio la localización exacta de dicha embarcación: en el fondo del último lugar de atraque conocido. Las caras de incredulidad del personal «experto» de inteligencia no las puedo describir con palabras. Como dijo él, la razón bien es bien sencilla, después de haber investigado el ORBAT naval iraquí durante años, llegó a la conclusión de que la bomba de achique de fondo de dichas embarcaciones no era fiable. Efectivamente, había fallado y, sin dotación a bordo, la embarcación se había hundido. Los SEAL comprobaron el hundimiento con el mejor sensor: «el tacto», ya que la visibilidad era de centímetros bajo el agua. Es sólo un ejemplo de la valiosa información HUMINT recibida por los aliados.



La unidad naval de mayor porte de la Marina de guerra iraquí: el yate presidencial de Saddam Hussein. (Foto: R. Arcos Palacios).

insistencia. La directiva inicial de planeamiento, a falta de otra cosa, era el documento que guiaba mis respuestas a las diferentes secciones del Estado Mayor y oficiales de enlace de NAVCENT con los mandos componentes. Sin embargo, eran varias las preguntas clave que de momento no tenían respuesta segura:

- ¿Cuál sería la zona de despliegue inicial del contingente?
- ¿Cuáles serían las intenciones para el *Galicia*, la fragata y el *Marqués de la Ensenada* una vez desplegado el contingente terrestre?
- ¿Cuáles serían sus relaciones de mando y control antes y después de efectuada la transición a tierra?
- ¿Bajo qué ROEs operarían?
- ¿El BAA *Galicia* podría ser buque hospital para prisioneros de guerra iraquíes?
- ¿Se cedería el OPCON de las unidades a COMUSNAVCENT?
- ¿Cuál era en definitiva el concepto de las operaciones?

Si se analizan detenidamente estas preguntas, las diferentes posibilidades de respuesta a las mismas, aunque parecieran ser de índole táctico-operacional, tienen diferentes implicaciones en el nivel de conducción político-estratégico. Por ello, este tipo de decisiones fueron tardía y muy cuidadosamente tomadas.

Independientemente de lo anterior, es digno de señalar que el CTF-840 dependía de JEMAD-CMOC, al igual que el representante nacional en Bahrein (OFEN MCC), pero sin embargo el representante en Tampa para la operación SJ (SNR SJ) dependía de MINISDEF a través de SEGENPOL, al igual que el equipo avanzado en Kuwait para preparar la llegada del contingente. Una estructura quizá demasiado compleja.

Es precisamente en estas situaciones en las que contar con un órgano de mando operativo conjunto ajeno a interferencias y que coordine los esfuerzos de los diferentes mandos operativos específicos, así como de los organismos de enlace *in situ*, produce un efecto multiplicador de la eficacia, y se hace esencial para ejercer la ágil conducción requerida en el nivel estratégico militar.

La interoperabilidad

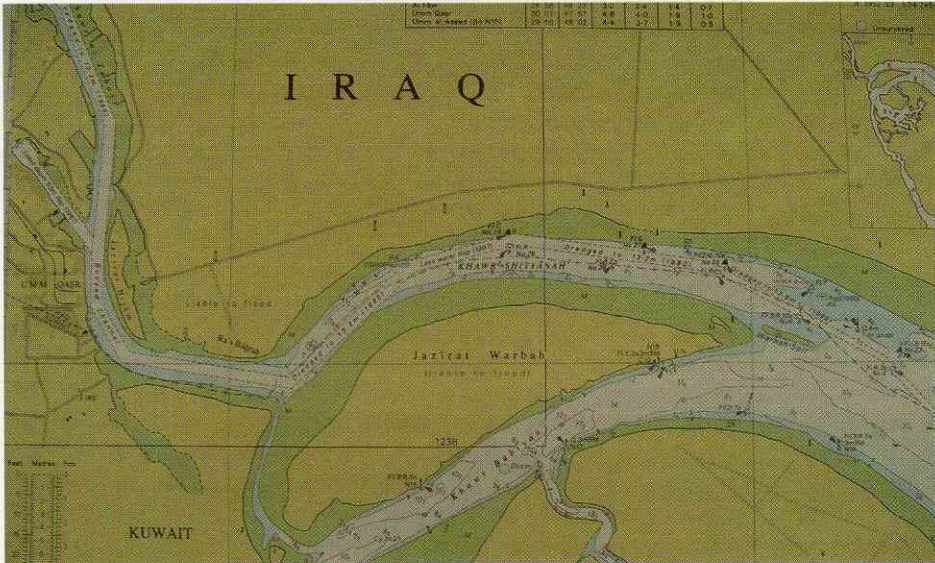
Uno de los problemas iniciales cuando una TF se incorpora a un dispositivo naval de la magnitud del ya presente en la zona de operaciones es precisamente la interoperabilidad, entendida no solamente como la capacidad de establecer un adecuado enlace que permita la planificación y ejecución de operaciones conjunto-combinadas, sino también la capacidad de explotar el espacio de batalla de manera coordinada con el resto de unidades en beneficio común para la obtención de información evaluada que permita la correcta toma y diseminación de decisiones.

La interoperabilidad es una de las claras influencias de la proyección internacional sobre las capacidades militares. Entrar en un área de responsabilidad en el que se superponen varias redes informáticas, con acceso a una WAN (8) en la que se presenta toda la información relevante —a través de «puertas» que conectan unas redes con otras— y en el que los requisitos para entrar en la red pasan necesariamente por la adquisición de equipos y sistemas (9) *ad hoc* que pudieran no ser utilizables en el futuro, no es algo que a simple vista parezca amortizable. Pero como se verá a continuación, hubiera sido de una gran utilidad. En cualquier caso, se hizo un desmedido intento de que al *Galicia* se le instalara el acceso a la red CENTRIX vía INMARSAT B con el préstamo de un equipo cripto en Djibouti, aunque finalmente este intento no prosperó.

Sin olvidarse que durante el tránsito la TF-840 permanecía bajo OPCON nacional (lo cual, sin duda, dificulta la integración y sobre todo en uno esta-

(8) *Wide Area Net*.

(9) En el área de responsabilidad de CENTCOM operan sistemas no estandarizados OTAN, ejemplo: CENTRIX (coalición global contra terrorismo y varios grupos de países según acceso y clasificación de la información), COWAN-A (Estados Unidos, Australia, Canadá y Reino Unido), SIPRNET (sólo Estados Unidos), XNET (Estados Unidos, Australia, Canadá y Reino Unido) y COWAN-J (Japón-Estados Unidos).



Accesos a KAA: la «llave» de Um Qasar.

dounidense, en el que la autoridad en cuestión tiene el control operativo de «todo lo que se mueve»), ésta navegó sucesivamente por las zonas de operación natural de tres TF hasta llegar al puerto de despliegue.

Esta interoperabilidad fue muy positivamente alcanzada durante el tránsito a través de la zona del cuerno de África y del golfo de Omán: la razón era bien sencilla, ambas zonas estaban bajo el control de un CTF de un país OTAN, que empleaba procedimientos estandarizados.

Pero cuando se cruzó el estrecho de Ormuz, la situación cambió. El primer desafío en las operaciones era precisamente incluir los vuelos de los cinco helicópteros orgánicos en el ATO (10).

Y empleo esta palabra no de manera gratuita, ya que durante toda la OIF las intenciones de vuelo de los diferentes comandantes subordinados eran introducidas en una página *web* de dicha red WAN, a la que sólo Canadá, Australia, Estados Unidos y Gran Bretaña están autorizados. Una vez introducidas las intenciones de vuelo, al cabo de unas horas, la misma página *web* devuelve al usuario todos los datos requeridos para el vuelo, códigos IFF, área, despegue, etc. Este proceso es automáticamente efectuado por un programa que sólo requiere la acción de la Sección de Operaciones Aéreas del

(10) *Air Tasking Order* o documento consolidado de todos los vuelos sobre el área de responsabilidad.

Estado Mayor para «monitorizar» o decidir en caso de conflicto entre vuelos. Todo ello con la adecuada redundancia que evite posibles fallos. En definitiva, el antiguo proceso de acopio de datos, elaboración y diseminación de los datos de vuelo vía mensaje, era ya una cuestión de la prehistoria.

Pero evidentemente la TF-840 necesitaba volar y, sobre todo, una vez que se acercara a la zona de despliegue definitivo. Ya que no se tenía acceso a dicha WAN, había que idear un procedimiento para que alguien que sí lo tuviera hiciera el siguiente trabajo para «nosotros»:

- Recibir vía mensaje los requerimientos españoles.
- Entrar en la página *web* correspondiente introducir dichos datos.
- Posteriormente, volver a entrar y buscar los vuelos españoles aprobados.
- «Copiar» y «pegar» dicha información en un mensaje táctico para su envío a la TF-840.

Para la cuadrículada mentalidad anglosajona, esto se escapaba de todo procedimiento. Quien se supone que debe hacer esta tarea para los pocos barcos no pertenecientes al grupo de cuatro citado anteriormente, y que operaban en el golfo Pérsico, es la autoridad que tiene el TACON de los mismos. Pero de nuevo, la TF-840 operaba bajo OPCOM nacional, y nadie se mostró voluntario para hacerlo. Se elevó una solicitud a CJFMCC (11), que a su vez éste la reencaminó al comandante de la Fuerza de Proyección en el Pérsico (NAG), éste a su vez al comandante de los escoltas operando en NAG, para que él mismo de nuevo se lo reencaminara al comandante de las Fuerzas Anfibia (con buen criterio, ya que el *Galicia* efectuaría sus vuelos desde y hacia tierra, al igual que sus homólogos anfibios estadounidenses en la zona), para finalmente acabar bajo la responsabilidad de un capitán de fragata jefe de Operaciones Aéreas de un escuadrón a bordo del USS *Boxer*, y así efectuar dicha tarea (12). En total tres días y más de 50 correos electrónicos finalmente habían solucionado el problema.

Todo ello hubiera sido mucho más fácil de haber dispuesto de un terminal CENTRIX a bordo del buque de mando (13).

(11) *Combined Joint Forces Maritime Component Commander*.

(12) Si el lector tiene la duda de cómo se seguía el procedimiento cuando el USS *Boxer* entraba en puerto, se ideó un segundo sistema de «emergencia»: oficial de Ops. Aéreas de NAVCENT bajaba dicha información de la *web*, se la pasaba por CENTRIX al oficial que escribe este artículo, y éste a su vez lo reenviaba por SIJE (servicio de información del JEMAD) a la TF-840. De nuevo, la falta de conectividad era un problema salvable mediante un «encaje de bolillos».

(13) Meses atrás, los buques de mando españoles en el cuerno de África (HOA) durante la operación OEF disponían de la conectividad apropiada, merced al préstamo alemán de un equipo cripto.



La Sprung Tent, lugar habitual de trabajo de los representantes nacionales.
(Foto: R. Arcos Palacios).

Relaciones de mando y control

El modo de integración de una TF y su transferencia de autoridad fue cuidadosamente estudiado y revisado a nivel político-militar. Las intenciones de transferencia de la misma sólo fueron conocidas horas antes del comienzo de la navegación del *Galicia* por el río KAA (Khor Abd Allah). Esto trajo como consecuencia directa que el desarrollo del concepto de las operaciones fuera tardío y, por ende, el conocimiento de nuestras intenciones por parte de CJFMCC. Así, el día 8 de abril, finalmente salieron a la luz las ROEs y las transferencias de autoridad, con un concepto de operaciones que esencialmente obedecía al principio de mantenimiento de la unidad e integridad de la fuerza. Por ello, el almirante Moreno retenía el OPCON de las unidades navales y únicamente cedía el TACON de la fragata y del petrolero a los respectivos mandos navales de escolta y logístico, respectivamente. En cuanto a las fuerzas terrestres, se cedía el OPCON única y exclusivamente cuando se alcanzara su grado máximo de operatividad y despliegue, pero en condiciones restrictivas en cuanto al área de operación, misiones y tiempo. Quedaba sólo un cabo suelto, y era la dependencia operativa del *Galicia* cuando se hiciera a la mar para hacer agua o combustible, problema que, como veremos más tarde, se resolvió solo.

La logística

Seguramente esta operación ha sido la que recientemente más ha puesto a prueba la capacidad de sostenimiento logístico de las FAS en un teatro no habitual de operación y a una considerable distancia del territorio nacional. La proyección de fuerzas como factor multiplicador de la política exterior necesariamente transforma a las FAS, y es entonces donde una movilidad estratégica, combinada con una logística conjunta robusta, hace posible el sostenimiento a distancia de las operaciones, convirtiéndose aquéllas en expedicionarias.

El embarque de un contingente como el español en tan corto periodo de tiempo se realizó salvando los problemas habituales con una demostrada profesionalidad.

La ayuda humanitaria a embarcar fue cuidadosamente seleccionada y preparada. La comida a embarcar en raciones individuales ya empaquetadas debía ser elaborada teniendo en cuenta las diferencias culturales, y así se cuidó hasta el más mínimo detalle. Valga de ejemplo que cada ración llevaba una leyenda en árabe con el certificado de elaboración de la carne según el rito musulmán (14).

La planificación logística en tan corto tiempo debía hacerse cargo de un sinnúmero de detalles; algunos de ellos fueron solventados en la fase de embarque en Djibouti. Merecieron especial atención, entre otros, los siguientes:

- Los medios militares nacionales de transporte aéreo resultaron insuficientes para garantizar por sí solos la logística estratégica. Hubo que recurrir a aviones de alquiler para satisfacer las necesidades en zonas de apoyo logístico.
- Vestuario de personal con faenas de desierto y resto de uniformidad de combate individual. Hubo escasez de algunas prendas y tallas, así como de detalles tales como insignias y divisas.
- Necesidad de intérpretes en árabe. Los intérpretes embarcados demostraron ser un escaso número para las necesidades observadas. Hubo que aumentar su número con personal de refuerzo desde territorio nacional.
- Plantas potabilizadoras de agua. La planta potabilizadora embarcada del Ejército de Tierra resultó ser totalmente insuficiente para las necesidades en puerto de un buque como el *Galicia*. De hecho, un asunto puramente logístico, como era el relleno de agua, podía tener otro tipo de implicaciones (operativas y de mando y control), al hacerse imperioso salir a la mar desde Um Qasar para producir agua. Afortunada-

(14) El animal tiene que ser degollado y desangrado y, una vez hecho esto, cocinado a la plancha o al vapor.

- mente, el agua de la ciudad era potable y sólo el sistema de conducción y distribución estaba inoperativo. Por ello, el relleno de agua se hizo con cubas, primero británicas y luego contratadas.
- Plantas móviles de aire acondicionado. En ambientes superiores a los 40° en abril, y con necesidades sanitarias y de hospitalización, el aire acondicionado era vital para mantener la capacidad de trabajo del personal. Resultaron ser insuficientes, sobre todo en el escalón médico avanzado desplegado en el campo de prisioneros de guerra.
 - Equipos electrógenos. El suministro eléctrico sigue siendo hoy en día una necesidad prioritaria en Irak. Por ello, fue indispensable hacer acopio de estos equipos.
 - Necesidades logísticas en puerto. El BAA *Galicia* era la mejor instalación logística en la ciudad al atracar en Um Qasar. Aún hoy sirve como base de apoyo logístico a todo el contingente.
 - Sanidad. Como uno de los elementos funcionales logísticos más relevantes del contingente, el material de sanidad era crítico. La vacunación del personal y el pertrechado contra las enfermedades del lugar dieron lugar a un esfuerzo logístico en este ámbito reseñable. Ingentes cantidades de vacunas contra la malaria (15) y profilaxis de ántrax, aparte de otro material específico y técnico para el sostenimiento de los equipos médicos, fueron embarcadas vía aérea en Djibouti y, una vez en la zona de despliegue, vía Kuwait o Basora.
 - Necesidades de descanso y esparcimiento de la dotación. Las operaciones de ayuda humanitaria son muy demandantes durante periodos prolongados. La actividad no cesa nunca. Por ello, este aspecto pasa a ser prioritario. La ciudad de Kuwait permitía romper la rutina, amén de otro tipo de actividades planeadas para alterar el ritmo periódicamente.

(15) Mención aparte merece el episodio que tuvo como protagonista al capitán de navío jefe de Planes (*long term*) de NAVCENT. En Bahrein, en una reunión de coordinación de oficiales NAVCENT con representantes del Estado Mayor de TF-840, éste dijo en tono jocoso que había que estar preparados contra la malaria porque se habían registrado casos entre las fuerzas de Estados Unidos y del Reino Unido en el sur de Irak. Nadie prestó especial atención a dicho comentario. Horas más tarde, y con el Estado Mayor ya a bordo del *Galicia* rumbo a Um Qasar, recibí una llamada telefónica de la oficial de Sanidad de Estado Mayor de TF-840, explicándome la necesidad urgente de verificar dicha información, ya que de ser cierta la estación de riesgo había empezado antes de lo habitual (mayo) y había que empezar a medicar a todo el contingente de manera preventiva, aparte del acopio necesario en territorio nacional para reposición y envío a la zona. Ante la solicitud de información, el revuelo en NAVCENT fue también considerable por la misma razón. Una vez enviada una consulta oficial por escrito al jefe de Sanidad de NAVCENT, se contestó definitivamente que no había ningún caso. Las consecuencias post-incidente: dicho capitán de navío pasó a ser archiconocido por todo el personal destinado en Bahrein como «míster Malaria».

Conclusiones

Las Fuerzas Armadas han respondido con flexibilidad y eficacia una vez más a los requerimientos de la política exterior del país. La Armada, por sus peculiares características de movilidad y permanencia, ha sido el pilar básico de dicho contingente, respondiendo con profesionalidad a una misión no exenta de riesgos y dificultades. En un mundo globalizado e interdependiente como en el que vivimos, este tipo de misiones más allá de nuestras fronteras, en las que cada vez se va a participar con más frecuencia, van a seguir exigiendo a las Fuerzas Armadas una adecuación de sus estructuras y recursos (humanos y materiales) al servicio de los intereses nacionales allí donde se encuentren.

Pero la proyección internacional de las Fuerzas Armadas requiere de un esfuerzo adicional. La revisión de algunos aspectos reseñados en este artículo, tales como los requisitos de las plataformas y sistemas de armas, los sistemas de inteligencia, procedimientos de interacción político-militares, interoperabilidad y/o relaciones de mando y control, así como la consolidación de una verdadera logística robusta en operaciones conjuntas, van a ser esenciales para continuar progresando en eficiencia. Esta operación definitivamente ha supuesto un punto de inflexión en las acciones conjuntas nacionales en el exterior. Nuevos retos esperan y la experiencia acumulada es muy valiosa. El camino por recorrer es apasionante pero exigente. No hay tiempo que perder.

BIBLIOGRAFÍA

- BARTLETT, HENRY C.: *Approaches to Force Planning*. Newport. Naval War College, mayo-junio 1985.
- BOOTH, Ken: *Las Armadas y la política exterior*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1980.
- CABLE, James: *Diplomacia de cañoneras: empleo político de fuerzas navales limitadas*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1977.
- Force Planning Faculty: *Fundamentals of Force Planning*, Vols. I, II, III, y IV. Newport Naval War College. 2000.
- GUISNEL, Jean: *Bush contre Saddam: L'Irak les faucons et la guerre*. Paris, 2003. Éditions La Découverte.
- GARCÍA, Dionisio: *El operativo naval en la operación LIBERTAD DURADERA*. Madrid. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero 2002.
- SCOTT, Richard: *To fight and win in 2015*. Coulsdon (UK). Jane's Navy International, junio 2002.
- THOMAS, James P.: *The Military Challenges of Transatlantic Coalitions*. The International Institute for Strategic Studies, Adelphi Paper 333.