

CONSIDERACIONES SOBRE LA REVISIÓN ESTRATÉGICA DE LA DEFENSA Y LA ARMADA

Manuel VILA GONZÁLEZ
Ingeniero industrial

Begoña TORRE OLMO
Profesora de la Universidad de Cantabria

Introducción

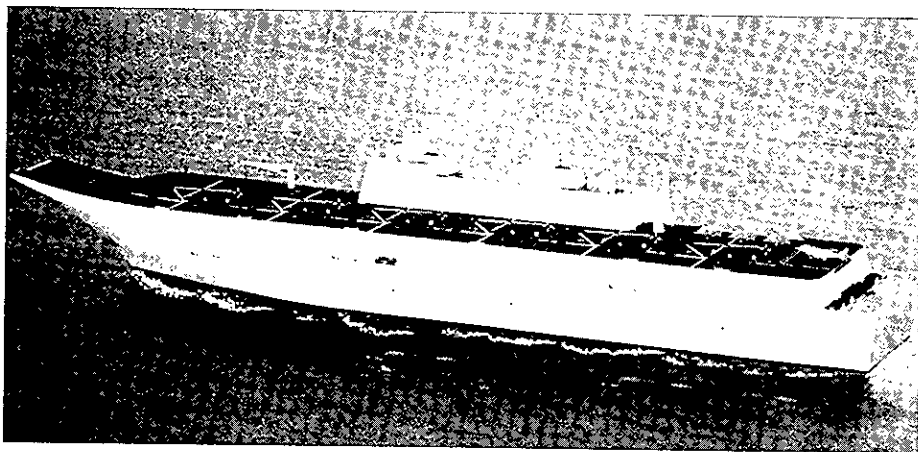


L Consejo de Ministros celebrado el 5 de septiembre de 2006 autorizó la adquisición de un «buque de proyección estratégica», en esencia un portahelicópteros de asalto anfibio (*Landing Helicopter Dock*, esto es, LHD/LHA), capacitado para operar con aviones de combate de despegue corto y apontaje vertical (*Short Take Off Vertical Landing*, STOVL), y dotado en consecuencia con una rampa de despegue de 12° a proa.

Los vigentes planes de construcción, esbozados en la reciente Revisión Estratégica de la Defensa (RED), colocan a la Armada en la parte alta de la tabla entre las instituciones europeas equivalentes en lo que a tipología de sus naves y doctrina de empleo se refiere: las nuevas «fragatas» de la clase *Álvaro de Bazán*, los nuevos submarinos anaerobios con capacidad de lanzamiento de misiles de crucero (igualmente aprobados) y el nuevo LHD que da pie a este artículo, sin ir más lejos, son pequeñas revoluciones en el ámbito naval mundial, al ser buques que han comenzado a cambiar ya muchas ideas vigentes sobre la guerra naval y la composición de las flotas en las potencias medias que aspiran a gozar de algún peso específico en el concierto internacional, sacando provecho a una tecnología que poco a poco se va consolidando y cuyas aplicaciones provocan en ocasiones la obsolescencia de algunos sistemas o conceptos a los que sustituyen.

Situación estratégica al alba del siglo XXI

Es por todos conocida la rápida evolución que los condicionantes estratégicos han experimentado desde el final de la guerra fría y sus consecuencias



Versión artística del Buque de Proyección Estratégica. (Foto: RED, septiembre de 2003).

navales: la misión principal de una armada occidental, tal como recoge la propia RED para el caso español, ha pasado de ser la protección al tráfico en las más importantes vías de comunicación ser la proyección de fuerza en litorales hostiles, muy en síntesis.

Esa circunstancia no evita tener que seguir protegiendo las grandes rutas marítimas por las que transcurre el transporte de hidrocarburos, de minerales o de cereales básicos. La amenaza, incluso, ha acabado por resultar más probable en los puntos de paso cercanos a los puertos de abastecimiento o a lo largo del trayecto que «en medio» del océano.

La inevitable proximidad a tierra de esos lugares de posible emboscada y la relativa endebles, en principio, del potencial enemigo llegan a aconsejar la intervención directa limitada para atajar de raíz (en sus bases) el peligro una vez activado.

No parece que toda esta mecánica vaya a cambiar en mucho tiempo. Los recientes y continuos descubrimientos de nuevos yacimientos de petróleo y gas natural y la previsible explotación de las inmensas reservas caribeñas de petróleo de baja calidad en forma de crudo sintético (Orimulsion) aseguran que al menos durante la primera mitad del siglo (¿tiempo suficiente para encontrar alternativas energéticas?) siga habiendo un vital tráfico marítimo que proteger. El constante crecimiento del intercambio comercial mundial también avala la tesis.

La coyuntura, si acaso, podrá empeorar, en el supuesto de que sea un país grande y con recursos económicos y militares abundantes quien plantee la amenaza.

Ante esa perspectiva, España, con una posición geográfica que la convierte en puente europeo hacia América, puerta del Mediterráneo y paso obligado

del petróleo tanto del golfo de Guinea como del golfo Pérsico o incluso del golfo de México hacia el mar del Norte, está en condiciones de reivindicar el protagonismo que en otro tiempo tuvo, dotándose de una armada a la altura de su momento histórico, para que nada cuanto atañe a los mares que circundan nuestros intereses nos sea ajeno.

Desde Galicia, donde se encuentra la base naval de Ferrol (es una seria carencia la inexistencia de una base aérea en la zona), se puede controlar y proteger el tráfico que atraviesa desde América el Atlántico Norte con destino al canal de la Mancha (el lugar del mundo por el que pasan más buques mercantes al día).

Desde las bases de Las Palmas, Rota y Cartagena (e incluso Mahón) y las bases aéreas de Gando, Morón y Los Llanos (y Son San Juan, en un momento dado), se puede echar el cierre al estrecho de Gibraltar (otro de los más importantes puntos de paso del globo), controlando y protegiendo no sólo todos sus accesos, sino incluso el tráfico que bordeando África o procedente de América del Sur se dirige hacia el canal de la Mancha. Todo eso es posible dotándose de unas fuerzas armadas adecuadas.

Finalmente cabe considerar, a la hora de estudiar el alcance que deben tener nuestros medios de defensa, el incremento notable que están experimentando los intereses económicos y culturales de España en todo el mundo. Cada vez pueden encontrarse más ciudadanos españoles repartidos a lo largo y ancho del planeta, sean cooperantes, directivos o empresarios, misioneros, estudiantes, militares, aventureros, turistas o emigrantes de cualquier condición desplazados temporal o indefinidamente.

Evolución socioeconómica española en el reinado de Juan Carlos I

En los últimos treinta años, pese a todos los problemas políticos, económicos, institucionales y sociales por los que hemos pasado, los españoles hemos recuperado casi dos siglos de aislamiento.

Nuestro peso económico ha crecido y el PIB per cápita se acerca a paso firme, desde hace casi diez años, a la media de la Unión Europea, de forma que en poco más de otra década podremos alcanzarlo si conseguimos seguir manteniendo el diferencial de crecimiento.

Vivimos en un país cuyo nivel de vida es mejor que nunca; gozamos de una libertad individual (al menos el 95 por 100 de los españoles) y colectiva que no tiene parangón en el mundo, y gobernamos nuestras patrias chicas con una autonomía inigualada desde tiempo inmemorial.

Llevamos tres lustros construyendo unas infraestructuras de primer nivel a un ritmo frenético (a lo que nos han ayudado con generoso desinterés nuestros amigos europeos desde nuestra integración en la Unión Europea), que en apenas diez o quince años más nos habrán instalado definitivamente en la

modernidad, haciéndonos olvidar las penurias que ya creíamos endémicas. Además, hemos creado un estado de bienestar serio, cada vez más equiparable a cualquiera de los de nuestros vecinos, que antaño tanto admirábamos.

Nuestras empresas, incluso las más modestas, han vencido inercias ancestrales y, si bien con décadas de retraso, han comenzado a salir al exterior con seriedad, agresividad y éxito, en virtud de una competitividad no hace tanto contemplada como una quimera.

Nos hemos sacudido nuestros complejos seculares. Ya no nos creemos el país de la chapuza, ni nos aflijimos al visitar las ciudades europeas que antes nos asombraban por su cosmopolitismo, sus modernos edificios, su vitalidad...

España está en marcha, todos parecemos caminar en una única dirección como hace ¿siglos? que no hacíamos. No podemos no tener éxito en nuestro peculiar empeño de «hacer patria», cada uno, eso sí, salvaguardando sus propios intereses, claro, pero con el respeto más absoluto a las reglas del juego que entre todos acordamos en 1978.

En suma, hemos perdido el miedo a «lo español», a reconocernos, interior y exteriormente, españoles. De hecho, parecemos estar comenzando a sentirnos orgullosos de serlo.

Política de Defensa

Son muchas las políticas puestas en marcha a lo largo de toda esta última generación para forzar nuestra modernización en pos de la convergencia con nuestros vecinos de referencia. Las principales han gozado de gran consenso y, si bien ninguna de ellas ha sido de fácil desarrollo, la de Defensa destaca por haber sido la más compleja, convirtiéndose en un complicado compendio de aciertos y carencias.

Lo que hemos hecho bien es evidente: dismantelar el despliegue geográfico decimonónico de las unidades, redimensionar la fuerza en función de la amenaza real, integrarnos en la OTAN y participar en su estructura integrada, potenciar la industria nacional, participar en misiones internacionales de ayuda, de seguridad y hasta de interposición, incorporar a la mujer a las Fuerzas Armadas, optar por la máxima calidad en la elección de los sistemas de armas incorporados y, sobre todo, profesionalizar el oficio.

En el debe, sin embargo, todos los males se pueden resumir en uno: un presupuesto insuficiente, muy insuficiente, para los compromisos, las necesidades y la importancia de España en el mundo.

Hace diez años, un pacto parlamentario entre los dos principales partidos políticos nacionales resolvió dedicar alrededor del 2 por 100 del PIB a Defensa. La cruda realidad es que hemos seguido disponiendo de apenas la mitad.

Perdimos además la oportunidad de iniciar el camino para doblar el presupuesto de Defensa con la «excusa» de la profesionalización, cuando la socie-

dad hubiera entendido el esfuerzo a cambio de no hacer el servicio militar, de que los soldados y marineros cobraran un sueldo «de mercado», de volver a contar en la escena internacional verdaderamente, de desarrollar una industria nacional puntera, aumentando así también el escaso porcentaje del PIB dedicado a investigación y desarrollo...

La apuesta inversora continuada en infraestructuras viarias, hidráulicas, sanitarias y culturales, educativas o deportivas, de las que tan escasos andábamos, por un lado, y los objetivos y obligaciones macroeconómicos, por otro (gracias a cuya consecución hemos podido pasar por encima de la crisis económica actual casi sin enterarnos), desaconsejaron probablemente el órdago.

Ese sobreesfuerzo inversor será aún necesario durante al menos una década, periodo razonable empero para, décima a décima, ir incrementando el presupuesto de Defensa paulatinamente hasta llegar a alcanzar el objetivo.

De esa forma, nuestro peso político se podrá corresponder con nuestro creciente protagonismo económico y cultural en el mundo.

El camino aeronaval iniciado por la Revisión Estratégica de la Defensa

España ha dado un paso de gigante con la Revisión Estratégica de la Defensa que, de alguna forma, dimensiona la fuerza de la que cada ejército debe disponer para asegurar la defensa de los intereses nacionales, tal como allí se describen.

En el caso de la Armada, se plantea, entre otras cosas, la necesidad de poder llegar a realizar un asalto anfibio en zona hostil con la totalidad de la brigada de Infantería de Marina (formada alrededor de dos batallones de infantería ligera y uno de infantería mecanizada) en un lugar suficientemente alejado para que no pueda existir colaboración significativa del Ejército del Aire.

La consecución de ese ambicioso objetivo obliga a disponer de medios logísticos y de asalto anfibio apropiados en número suficiente, de un número adecuado de fragatas (que proporcionen escolta antisubmarina en el tránsito y brinden apoyo de fuego en la cabeza de playa) y destructores (aptos para el ataque a tierra de precisión a gran distancia y con suficiente número de silos como para poder asegurar la permanencia y la respuesta a sucesivos ataques aéreos) y de una superioridad aérea sin la que la operación resultaba de imposible ejecución.

Este último es quizá el factor más crítico, pues poder disponer de un número suficiente de aviones de combate dedicados tanto a la defensa aérea como al reconocimiento y ataque naval o a tierra (sea bombardeo de instalaciones clave o apoyo aéreo cercano a las tropas desembarcadas) requiere probablemente el despliegue simultáneo de más de treinta o cuarenta unidades, es



El *Príncipe de Asturias* con cinco AV8B y B Plus, cuatro SH-3D y un AB-212 en su cubierta de vuelo, haciéndose a la mar desde Santander. (Foto: M. Vila González).

decir, requiere el empleo bien de un portaaviones, como mínimo del tamaño y la capacidad (y el coste) del *Charles de Gaulle* o de los nuevos buques británicos (y no olvidemos que se precisan dos unidades para poder disponer de al menos una en todo momento), bien de dos portaaviones más pequeños que sean capaces de operar con dos escuadrillas de aviones de combate cada uno, esto es, con capacidad intermedia entre los mencionados y el *Príncipe de Asturias*. En este caso conviene recordar que deberían ser tres los buques para poder contar con dos en cada momento con ciertas garantías.

Tendencias de las operaciones aeronavales

La existencia de escuadras de escolta al estilo del extinto Grupo Alfa, organizadas alrededor de un portaaviones de escolta con una escuadrilla de no más de diez o doce aviones de combate para la defensa aérea de la formación, y otra de helicópteros antisubmarinos (caso del *Príncipe de Asturias*, del *Giuseppe Garibaldi* o de los *Invincible* durante gran parte de su vida operativa), ha quedado seriamente en entredicho (merced al cambio estratégico naval de la última década y como bien recoge la RED), a favor de escuadras más complejas, poderosas y polivalentes.

La Armada ha vuelto a ser pionera al fusionar en el Grupo de Proyección de la Flota los antiguos Grupos Alfa y Delta (de combate y anfibio, respectivamente).

Paralelamente, la reciente revisión cuatrienal de la defensa en Estados Unidos ha generado resultados sorprendentes que urgen iniciar cambios de importancia vital en su armada (1).

En esencia, y en lo referente a la proyección de la fuerza naval sobre tierra, parece sugerir la aparición de portaaviones que, además de ejercer el dominio del mar (y por tanto contar con al menos dos escuadrillas de aviones de combate, una dedicada a la defensa aérea y la otra al ataque de superficie) incorporen notables capacidades anfibias.

No es un concepto totalmente novedoso, pues ya fue ensayado por los británicos a bordo del *Mermes*, portaaviones de 28.000 t habilitado tanto para el transporte y asalto aéreo de hasta 750 infantes de marina como para operar con aviones STOVL, de los que dispuso en las versiones *Sea Harrier* FRS 1 y *Harrier* GR.3 durante la Guerra de las Malvinas.

La Armada estadounidense se ha aproximado indirectamente al concepto al embarcar AV-8B para el apoyo aéreo cercano a su Infantería de Marina en sus LHA y LHD de 40.000 t, a razón de seis u ocho por buque.



Harrier de la Armada en vuelo frente a la costa de Madeira. (Foto: L. Díaz-Bedia).

(1) Como pone de manifiesto el capitán de navío José L. de Diego Medina en el artículo publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de diciembre de 2001: *La Armada de Estados Unidos y la Revisión Estratégica de su Defensa*.

Siguiendo esa estela, o incluso en algunos aspectos adelantándose a ella, se enmarca la compleja génesis del portaaviones *Andrea Doria* ahora en construcción, en la que se acabó por suprimir el dique (aunque manteniendo la capacidad de transporte de tropas y de asalto anfibio), a pesar de que no disponer de la barcaza anfibia de colchón de aire (LCAC o *Landing Craft Air Cushion*) inicialmente prevista compromete el número de aviones de caza y ataque operables, al tener que ser la cantidad de aeronaves de transporte forzosamente mayor.

A ese primer paso italiano se une ahora la «polémica» decisión de incorporar rampa de despegue al nuevo buque español (la parte más visible cuando un portaaviones adquiere capacidad de operar con aviones STOVL), que puede permitir cambiar el concepto de «ampliar en caso de necesidad la superficie del hangar incorporando el garaje de vehículos ligeros» por «ampliar en caso de necesidad la superficie destinada a transporte de material haciendo uso de parte del hangar», sin más que convertir el citado garaje en parte integral del hangar.

Se podría comenzar así a dibujar en el sur de Europa un nuevo tipo de armada en contraposición a la británica y a la francesa, fieles al hasta ahora modelo americano, al combinar portaaviones «de flota» (tres escuadrillas de aviones de combate) con portahelicópteros de asalto (anfibio), LPH (LHD).

Entorno tecnológico del combate aeronaval y anfibio

En los últimos años se han ido consolidando una serie de tecnologías de aplicación naval, cuyo empleo está ya haciendo o va a hacer pronto obsoleta a toda aquella unidad o flota que no haga uso de ellas.

Afortunadamente, la Armada se ha instalado en la costumbre de dotarse con los medios más avanzados en la medida de sus posibilidades, adaptando sus procedimientos a los novedosos condicionantes operacionales.

Algunos de los ineludibles adelantos técnicos de obligada generalización futura en las armadas medias a bordo de las unidades aeronavales o anfibiaas se comentan a continuación:

- Aviones STOVL supersónicos, que hacen olvidar las limitaciones de los AV-8B por todos conocidas, paliadas en parte en la versión Plus al incorporar radar y poder integrar misiles como el antiaéreo de medio alcance AMRAAM, entre otras mejoras.
El hecho de que por primera vez, caso del F35, un avión todotiempo naval STOVL y uno convencional (*Convencional Take Off and Landing*, CTOL) sean prácticamente el mismo, que pueda cargar ocho toneladas y que tenga características furtivas es todo un hito.
- Aeronaves no tripuladas de despegue y aterrizaje vertical (*Unmanned Air Vehicle*, UAV-VTOL) para reconocimiento y designación de blan-

cos (embarcables a bordo de escoltas y destructores) e incluso aviones furtivos no tripulados (*Unmanned Combat Air Vehicles*, UCAV), aptos además para el combate (portadores de misiles antirradar, por ejemplo). No podrá haber portaaviones que se precie sin un par de parejas de estos aparatos, con los que ineludiblemente comenzará cualquier ataque aéreo a tierra.

- Asalto anfíbio desde más allá del horizonte (*Over The Horizon*, OTH), facilitado por las LCACs en sustitución de las barcazas tradicionales (LCM o *Landing Craft Medium*), por aviones de carga de despegue y aterrizaje vertical MV-22 *Osprey* en lugar de helicópteros (si bien seguirían siendo una alternativa aún válida) y por los novedosos vehículos anfíbios de asalto avanzados (*Advanced Amphibious Assault Vehicles*, AAV), que jubilan a sus lentos y vulnerables antecesores.

Con estos medios, iniciar operaciones anfíbias desde distancias comprendidas entre las 25/50 y las 200 millas de la costa se convierte en una posibilidad real.

- Apoyo de fuegos remoto con misiles de crucero (TLAM o SCALP *naval*), misiles de doble uso (antibuque y de ataque a tierra) dotados con GPS (RBS-15, Harpoon B.II) o guiados por fibra óptica (Polyp-hem) y artillería con cadencia incrementada y alcances expandidos con municiones-cohete (127/62 ERGM con hasta 63 millas de alcance, AGS de 155 mm con 100, 127/54 italiano o 155 mm MONARC alemán con alcances estimados de hasta 43 millas). Su incidencia es muy clara en el diseño de buques de escolta y combate, lo que excede en mucho el ámbito de este artículo.

Conclusiones

Casi una generación después de que España despertara de su letargo y aislamiento, olvidara sus viejos rencores y se propusiera avanzar con paso firme hacia el futuro, los españoles hemos obrado el milagro de convertirnos en un pueblo desarrollado y moderno en todos los sentidos.

Pese a que aún quedan inercias y resquemores que vencer, parece el momento de abordar la tarea de adecuar el poder de nuestras fuerzas armadas al papel estabilizador que España quiere desempeñar en el mundo.

La RED asume el reto y propone la política y los medios que nos pueden permitir alcanzar el objetivo. En lo referente a la Armada, se fijan una serie de metas que la exigen en buena lógica dotarse con buques más avanzados, e inevitablemente en mayor número que los actuales, si de verdad se quiere estar en disposición de cumplir con éxito las tareas que se desprenden de sus directrices.