



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



CUADERNOS DE PENSAMIENTO NAVAL

Núm.3

Diciembre 2003

SUPLEMENTO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
Presentación	
Pablo Oliveri Sánchez Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval.....	2
En torno a lo naval	
Jesús Mariño Rodríguez Capitán de Navío.....	3
La proyección naval en la Armada española	
José M ^a Treviño Ruiz Contralmirante Comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota.....	15
Nuevas capacidades, nuevos medios. El buque de proyección Estratégica	
José Antonio Ruesta Botella Capitán de Navío.....	26
El submarino: de lobo a cuervo	
Carlos Cordon Sharfhausen Capitán de Navío Comandante de la Flotilla de Submarinos	38
La transformación en la OTAN	
Miguel A. Fernández y Fernández Almirante Representante en Europa del Mando Supremo Aliado de Transformación (SCATREPEUR)	54

PRESENTACIÓN

Pablo OLIVERI SANCHEZ

Hace ahora dos años que todos los medios de comunicación se hacían eco de la indignación que a nivel mundial habían producido los trágicos acontecimientos del 11-S. Toda la opinión pública se manifestaba convencida de que este hecho marcaría el comienzo del nuevo siglo con un profundo cambio en la política y las relaciones internacionales, en la respuesta militar a los nuevos riesgos y en el establecimiento de un nuevo orden mundial.

Pero la memoria es frágil, y llegado el momento de pasar a la acción y “arrimar el hombro” no todas las naciones han respondido a la idea inicial y al sentimiento de solidaridad que proclamaron en su día. Como consecuencia, el sempiternamente invocado “vínculo transatlántico” se ha visto resquebrajado, y el recelo generado por las reticencias europeas no sólo va a repercutir en el futuro de las alianzas y organizaciones hasta ahora existentes, sino que tardaremos mucho tiempo en recuperar el nivel de confianza y cooperación que se había alcanzado.

La sociedad española no ha sido ajena a esta negligente actitud. Malacostumbrada a vivir al margen de los acontecimientos internacionales, no parece muy dispuesta a asumir que el pujante desarrollo económico y social que venimos disfrutando en los últimos tiempos colocan a España en un lugar destacado del escenario mundial. Esta carencia de “cultura estratégica” y miope visión de futuro puede estancarnos en la casi tradicional resignación de una España alicorta, agazapada y siempre al socaire de las decisiones ajenas. Es necesario y urgente romper con esta postura y tomar conciencia de que, en el tablero estratégico global, hemos pasado de ser una plataforma logística a retaguardia en la época de la Guerra Fría, a estar en la periferia y en vanguardia frente a los nuevos riesgos, poniendo de manifiesto la importancia geoestratégica y condición marítima de nuestra nación.

Afortunadamente, la reciente y oportuna Revisión Estratégica de la Defensa contempla este enfoque para nuestras Fuerzas Armadas, y da una importancia relevante a su proyección estratégica, en la que la Armada está llamada a participar de manera destacada por sus capacidades de movilidad, permanencia en zona, flexibilidad y efecto multiplicador en operaciones conjuntas y combinadas.

Los artículos seleccionados para este tercer Cuaderno de Pensamiento Naval tratan de todos estos temas, resaltando la condición marítima de España, la reacción de la Armada con un programa de nuevas construcciones de tecnología avanzada –recientemente impulsado por el Gobierno- en coherencia con el concepto de proyección de fuerzas, y el proceso de transformación que está llevando a cabo la OTAN para adaptar su estructura y capacidades de respuesta a los nuevos riesgos.

Madrid, 25 de septiembre de 2003

EN TORNO A LO NAVAL

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ

En más de una ocasión, pensando en las cosas de la mar, he sentido la niebla de la duda revoloteando con sus brumas entre el torbellino de mis propias ideas. Mis vacilaciones están provocadas por la incertidumbre sobre la utilidad que podría tener para los demás lo pensado, meditado e incluso soñado por mi cerebro. Todavía me acomete el escrúpulo de creer que puede ser presuntuoso hablar a los marinos del mar o de la mar, y resulte inútil el intento de tratar de transmitir, a los profanos en la materia, lo importante que ha sido y continúa siendo la condición marítima de nuestra nación. Sin embargo, esta última certeza -la de la condición marítima española- empuja mi ánimo para seguir un compromiso personal originado en el amor y la dedicación de toda una vida a la Armada. Este es el calor del sol que vence a la calima y permite ver la costa desde el horizonte.

Ponerse a pensar implica, de forma simultánea, recordar, imaginar, comparar, añorar, analizar y proyectar o deducir lo que toda esa maraña de ideas e imágenes sugiere a nuestra razón lógica. Si todas esas acciones las enmarcamos en un escenario naval, entonces podremos llegar a resultados o soluciones relativas a la marina de guerra y, dentro de ella, a los hombres que la constituyen, conducen y dan aliento a su vitalidad y razón de ser.

Como siempre, cuando se medita sobre lo naval nuestra mente nos coloca en medio de la mar, en un buque de guerra, precisamente de guerra, de la Armada, con su pabellón tremolando en el pico y su dotación dedicada a las faenas propias de su misión. Con ello quiero decir que aunque en lo naval intervienen tres elementos sobre los que giran las ideas -el personal, el material y el medio-, no podemos olvidar que el elemento clave es el hombre quien, identificado con el buque y con la mar, es en definitiva el único que puede asimilar, mantener y transmitir el sentir de lo naval.

A lo largo de la historia, poco ha cambiado lo esencial del hombre de mar. Tanto el marinero de Lepanto, como el de Trafalgar

o el de Santiago de Cuba, han vivido en un medio hostil cual es la mar, soportando las inclemencias del tiempo, las dificultades del alojamiento, los enormes períodos de ausencia y la aclimatación para dominar el *mal de mar* -el conocido mareo- y trabajar duro en las maniobras y los combates. Todo esto han de soportar los marineros de hoy, pues los elementos de la naturaleza no han variado. Aunque las condiciones de la vida a bordo hayan mejorado –sólo en lo relativo a los avances materiales tecnológicos-, el nauta ha de ser un humano con gran dosis de vocación y aptitudes físicas. No basta sólo el amor a la mar para ser un marino; hay que soportarla. Muchas personas existen que son incapaces de sobreponerse al mareo, y ello las convierte en inadecuadas para cualquier tipo de navegación.¹ El navegante actual continúa soportando los balances y cabezadas, la lluvia, el calor, el frío, los olores, la permanente visión del horizonte donde se confunden en una línea redonda el cielo y la mar; todo eso durante días y días, prolongándose el tiempo que sea necesario para el cumplimiento de la misión. Este comportamiento es común a todos los marinos del mundo. Sin embargo, dependiendo de la nación a la cual pertenecen, unos se sienten arrojados por sus paisanos y otros incomprendidos, o lo que es peor, ignorados.

Después de Lepanto (la mayor jornada que vieron los siglos, según Cervantes) España cambió su mentalidad marítima por una mentalidad continental. Es lastimosamente curioso que en el preciso instante en el cual podíamos haber seguido sobre el azul del mar el caminar del sol, nos detuviésemos como siervos de la gleba para conservar los terruños ocupados, dejando a un lado el camino que nos indicaba tozudamente la derrota a seguir para garantizar nuestra, trabajosa y cruentamente ganada, primacía en el mundo.

Pero en los comportamientos humanos casi nada ocurre por azar. La lotería tiene muy poco que ver con la historia de los pueblos, sólo se relaciona con los cambios personales de fortuna. Por eso, de nuestra propia historia sólo podemos decir que se repitió (no exactamente) cuando no la tuvimos en cuenta. También, la mentalidad cambió no a causa de los dados que se tiraron sobre el

⁽¹⁾ La excepción confirma la regla; y a este propósito se cuenta que el almirante Nelson murió en Trafalgar, sin conocer su victoria, a causa de un disparo que recibió por salir a cubierta para “tomar el aire” a causa del mareo que sentía en su camarote, debido a la fuerte marejada reinante en el Golfo de Cádiz. Que el más grande marino inglés muriese casi por accidente, no pasa de ser parte de una leyenda cargada de falsedad y malevolencia.

tapete del mundo, sino por el tipo de hombres sobre los que recayó la conducción del imperio.

Llegado a este punto mi mente se traslada hacia atrás en busca de los datos que mejor pueden justificar el cambio o conversión de la mentalidad, de marítima en continental. Está claro que la condición de España, por su posición en el mapamundi, no ha variado. Entonces, sigue siendo raro que el español se comporte como un austriaco, pongamos por caso, cuando el balcón de uno cuelga sobre la mar y el del otro da frente a los Alpes. Veamos si somos capaces de aclarar algo este aparente jeroglífico.

La noticia histórica de Hispania, Iberia o España comienza con la aparición de una gran provincia romana en la península. Desde el siglo V de nuestra era el territorio es invadido, por enésima vez, desde los Pirineos hasta Trafalgar y rebasado hacia el norte de Africa. La población, ya heterogénea desde el principio, se mezcla mucho más mediante la nueva marea invasora de los agarenos. Desde el Siglo VIII hasta el XV, se produce un efecto consolidador de la España que hoy se presenta ante el mundo como una gran nación, digna de ser tenida en cuenta en el concierto internacional.

Esta España de hoy surgió de dos sólidos bloques, cuales fueron los reinos de Castilla y Aragón. El espinazo de la cordillera Ibérica los mantuvo separados dando origen a dos concepciones distintas de las Españas, que convergerían y se soldarían con el matrimonio de Castilla y Aragón, a través de los reyes Isabel y Fernando.

Aun cuando había un elemento común de convergencia entre Aragón y Castilla, que era la lucha contra el invasor musulmán, cada uno de los reinos tenía su mirada puesta en metas distintas. Aragón, mediante el impulso catalán de raigambre fenicia, miraba hacia el Mediterráneo, mientras Castilla se concentraba en la contemplación del norte de África, para asegurarse de futuras invasiones.

Así, cuando los almogávares, con su *desperta ferro y venganza catalana te alcance*, llegaban hasta Turquía prohibiendo salir del agua a los peces que no llevasen grabada en el lomo la señera catalana, los castellanos sólo habían aventurado una flota de Gelmírez a “tierra de moros” y la de Bonifaz para llegar a conquistar Sevilla, costeando por Portugal y subiendo el río Guadalquivir desde Sanlúcar de Barrameda. Digámoslo de otro modo: Aragón buscaba y conseguía el dominio del Mar Mediterráneo gracias a su mentalidad

marítima; Castilla iba a por las tierras, Sevilla y Granada, sin considerar necesario dominar la mar, debido a su mentalidad continental. Ambos reinos, Castilla y Aragón, tenían similares condiciones marítimas, como lo demuestra el litoral correspondiente a cada uno, pero sus gentes concedían a la mar distintos criterios.

Estos devaneos históricos vienen a cuento porque ya se ha comentado en los dos ejemplares precedentes de los Cuadernos de Pensamiento Naval lo evidente que resulta para nosotros el que España sea nación de condición marítima y mentalidad continental. Podrían algunos considerar que tal mentalidad proviene de la dinastía borbónica, de Trafalgar o del desastre de 1.898 en Cuba y Filipinas. No es ése mi punto de vista que, como ya anticipé, procede de las postrimerías del siglo XVI, cuando habíamos ganado en Lepanto y en la isla Tercera, pero nos habíamos roto en las costas británicas dejando diezmada allí nuestra Gran Armada.

Cuando a finales del siglo XV se produce la unidad territorial y política de España, aparece la gran oportunidad de nuestra expansión hacia el mundo. La castellana Isabel decide apoyar la gran aventura oceánica, pese a las reticencias del aragonés Fernando que se conforma con el dominio del Mare Nostrum. El acierto es rotundo, gracias al espectacular descubrimiento colombino del Nuevo Mundo; pero, desgraciadamente, España no recoge de forma adecuada las enseñanzas que tan colosal hecho histórico está presentando ante los atónitos ojos de la corte de los Reyes Católicos y el resto del orbe.

La reina, al conocer los resultados del descubrimiento de Colón, pone su mente en la realización del mandato divino: id por todo el mundo y predicad el evangelio. El contacto y consejo de la clerecía (que custodia prácticamente todo el saber de la época) refuerza el pensamiento Católico de Isabel y se comienza la construcción naval para el transporte de los predicadores. Pero hay un viejo refrán que reza de esta guisa: una cosa es predicar y otra dar trigo.

La empresa era de grandes dimensiones y en exceso onerosa para dedicarla en exclusiva al transporte de frailes hacia las Américas. Por ello, el trigo se recibiría mediante los materiales que las tierras a conquistar produjesen, como resultaron ser las especias, algunos nuevos tipos de plantas y animales, así como los metales preciosos y gemas que se fueron encontrando y extrayendo. Así se fueron talando nuestros bosques y convirtiendo en barcos la madera de los árboles.

Pero nuestros vecinos (Inglaterra y Holanda, sobre todo) no eran ciegos y contemplaban con mucha atención el desarrollo y los resultados de aquella magna operación. No se les escapaba el aumento incesante de la flota española, ni tampoco el tipo de buques que preferentemente construíamos: grandes para cargar mucho y lentos de maniobra. También acechaban las derrotas que seguían y comprobaban cuáles eran los puntos focales de concentración y dispersión de los barcos.

La primera mitad del siglo XVI vio surgir un nuevo espíritu marino, con las expediciones organizadas para el descubrimiento y conquista de nuevas tierras. El incremento de la construcción de buques y el desarrollo continuado de la artillería hicieron concebir la esperanza de que por fin se asentaría una mentalidad naval en España. Pero todavía los comportamientos se mantenían afincados en el dominio sobre los territorios, y en el comercio y beneficios del transporte marítimo de riquezas. Si los conquistadores no daban importancia bastante a los barcos – Pizarro y Almagro se quedaron en Perú y Cortés quemó las naves para conquistar Méjico –, no se advertía tampoco en la corte una concepción de la mar como elemento que siendo dominado y controlado daría al Emperador el verdadero dominio del mundo. Había demasiada preocupación por los problemas más cercanos, que la Reforma Protestante y la expansión otomana estaban provocando. El primero había que frenarlo en el corazón de Europa, combatiendo en el continente; y en 1.571 las galeras de la Santa Liga dejaban el Mediterráneo libre de la amenaza turca, aunque no se reconquistó Chipre, y España controló este mar.

No se acabarían aquí las oportunidades de asentar una concepción marítima en el pensamiento español. La victoria sobre Francia en la Isla Tercera pudo haber refrendado ese impulso hacia la consecución del poder naval, apoyándose en la egregia figura del Marqués de Santa Cruz. Pero la desaparición de D. Alvaro de Bazán y la dramática pérdida de la Gran Armada en la empresa de Inglaterra, socavaron todas aquellas posibilidades. Ni siquiera pasó por la mente del austero rey Felipe II trasladar la capital de la península a Lisboa, cuando se unieron las coronas de España y Portugal.

No sirvieron los enormes esfuerzos que las gentes de mar hicieron para mantener una flota que garantizase la navegación oceánica de nuestros barcos, pues sólo se pensaba en una Armada defensiva protegiendo a los convoyes. Mientras tanto, las potencias

rivales se afanaban en operaciones de corso, con naves ágiles, maniobreras y dotadas de marinos hechos y aguerridos en número suficiente para ir aguijoneando, como las avispas, a las presas que lograban aislar del convoy. Y esto lo conseguían mediante un buen servicio de espionaje (inteligencia) y de embarcaciones pequeñas y rápidas como las escampavías, que llevaban el aviso a los buques piratas.

Tampoco ejerció influencia en la mentalidad nacional el hecho de que nuestros marinos transmitieran sus conocimientos sobre medicina, botánica, hidrografía, cosmografía y arte de navegar, entre otros, a nuestras escuelas, academias y universidades. El concepto de lo naval se diluía una vez traspasado el umbral de los marinos y se convertía en un simple tema de coloquio en la corte.

La Gran Armada fue una decisión resultante del dominio del mar que España ejercía en aquellos momentos. Las continuadas victorias navales obtenidas previamente, el tamaño de la escuadra, la capitania de un excelso marino y la enemistad personal a la que habían llegado los soberanos, Felipe II e Isabel I, después de haberse cruzado no pocas misivas (en latín algunas de ellas), condujeron a nuestro rey hacia la senda de dar un golpe definitivo al enemigo inglés. Con ello se habría dejado expedito el camino del mar y su resultado nos habría llevado al provechoso cambio de mentalidad que se iniciara en Lepanto. El aciago resultado quebró todos esos deseos y, desde allí, comenzó el lento declinar del imperio a través de los siglos siguientes.

Nuestros buques de guerra se construyeron y dotaron para proteger al valioso tráfico de las Indias. En el aspecto defensivo fuimos únicos y, gracias a ello, el imperio duró hasta el final del siglo XIX. El hecho de que en ningún momento se pensara en crear una armada ofensiva, con las cualidades de los buques corsarios, para imponer el dominio del mar, indica a las claras la falta de mentalidad marítima, la escasez de consideración a la mar y su real importancia en el sostenimiento de nuestros territorios ultramarinos. Sin el dominio del mar no se podía mantener el comercio, y tampoco enviarse fuerzas de apoyo y refuerzo a la hora de las guerras de independencia que fueron contagiándose progresivamente en nuestras colonias.

Tampoco los literatos y poetas dedicaron su tiempo a los asuntos de la mar. Resulta difícil, a lo largo de cuatro siglos, señalar alguna

pluma importante que sea suficientemente conocida en este campo. Si tomamos, por ejemplo, *La canción del pirata* del gran Espronceda, que casi todo el mundo recita de memoria, podremos extraer la siguiente estrofa: *Allá mueven feroz guerra/ ciegos reyes/ por un palmo más de tierra/ que yo tengo aquí por mío/ cuanto abarca el mar bravío/ a quien nadie impuso/ leyes.*

Pocos percibirán el trasfondo del mensaje sobre la grandeza y necesidad del dominio del mar para imperar sobre los continentes.

Tampoco se deducen conclusiones del *Trafalgar* de Galdós en sus Episodios Nacionales cuando se refiere a las levas de Cádiz. Al menos nadie ha recogido el reto del escritor canario, para explicar a nuestros compatriotas por qué las patadas que Nelson dio a los franceses en Trafalgar fueron recibidas en nuestro trasero. Mientras los británicos estaban permanentemente en la mar, bloqueando Cádiz, nuestra flota estaba en tierra y sin dotaciones. Cuando hubo de salir a enfrentarse con el inglés, bajo el mando de Villeneuve, los nuestros lo hicieron sin adiestramiento ni capacidad de combate. Así sucumbieron heroicamente. Cosa parecida se repetiría en Cuba y Filipinas. De lo escrito por Don Benito sólo quedó el poso de amargura en el seno de nuestra marina, sobre todo al darnos cuenta de que para los ingleses su victoria se celebraba, y se celebra, basándose en la derrota infligida a Napoleón, sin tener en consideración la sangre española derramada y el número de grandes buques españoles hundidos o capturados. Sencillamente, en el siglo XIX la mar continuaba siendo un elemento anecdótico en nuestra patria.

Aún más recientemente, el poeta Alberti nos manda un recado desde su *Marinero en tierra* que pasa de largo ante la mayoría adocenada en su criterio continental. Presenta la manera que la gente de la mar usa para enfrentarse al más allá: ligera de equipaje. Pocos han meditado sobre esta postura permanente del marino, listo para actuar con soltura y agilidad, sin lastres, ante cualquier contingencia que se presente, sin reclamar en absoluto aclamaciones ditirámicas, pues su carácter reservado es consustancial con su manera de ser y vivir. Quizás esta forma de endogamia no nos ha ayudado a trasladar a nuestros paisanos esa necesidad que España tiene de sentir más profundamente las cosas de la mar.

Para poner el colofón en este aspecto, quiero anotar el escasísimo efecto que ha producido en nuestro ámbito el discurso titulado *Canto*

al mar de nuestro académico Álvarez-Arenas. En una exquisita prosa poética, el almirante da una lección magistral sobre la conexión de la mar con todos los elementos de la naturaleza y con el hombre. Define lo permanente que resulta *ser del mar* y lo transitorio de *estar en la mar*. La coda de este soberbio trabajo la pone en el *sempre, sempre mar endins* del poeta Maragall –idéntico al *Duc in altum* del Colegio de Huérfanos de la Armada- concordante con el mandato evangélico a los apóstoles pescadores de Galilea: *¡Remad mar adentro!*. Todo ello ha pasado prácticamente desapercibido para los españoles de hoy. Pero con ello se demuestran los esfuerzos que los marinos han hecho y hacen para conectar con la gran masa social, para hacerles ver nuestra condición marítima. Y esto no debemos perderlo de vista, para conseguir que mediante la tenacidad mantenida la gota de agua horade la roca.

La suprema manifestación de la libertad del ser humano reside en el pensamiento. Nadie puede penetrar en nuestra mente. Sólo cada uno de nosotros somos capaces de concebir y manejar las ideas a nuestro antojo. Pero todo este trabajo resultaría baldío si no somos capaces de plasmar el resultado de tales análisis, meditaciones y conclusiones en un escrito, donde quede grabada nuestra libre opinión.

Digo esto porque nuestra Armada se encuentra necesitada de pensadores que, teniendo presente esa condición marítima que nos da la invariable geografía, se atrevan a manifestar sus criterios navales o sobre la mar al resto de sus compatriotas. Con ello se romperá la burbuja endogámica en la cual nos hemos venido moviendo a lo largo de la historia , o, cuando menos, estableceremos un flujo osmótico que haga comprender a los demás la necesidad de acomodar su mente a lo marítimo, que está imperando desde hace siglos en nuestro entorno sin que todavía nos hayamos dado cuenta de ello.

Muchas veces nos acomete la duda de si los hombres de mar españoles habremos sido incapaces de comunicar a los demás, con suficiente claridad y energía, aquellas verdades del barquero en las que creíamos y creemos. De hecho, los marinos siempre han comunicado a la sociedad sus conocimientos y hallazgos. Hemos sido transmisores de la ciencia, sin pedir nada a cambio. Pero tampoco la gente de la Armada ha tenido que rehusar, porque nada se le ofreció. Sólo la elegante austeridad, mucho más austera que elegante, de los comandantes de navío de la Real Armada, les permitía mantener la

figura arropados en raídos uniformes y teniendo que afrontar el pago de la soldada a sus dotaciones (no hace falta rascar mucho en los archivos para verlo) con su propio peculio, porque no llegaba a tiempo el dinero del erario público.

Hemos tenido la osadía, y la mantenemos, de buscar el poder naval de nuestra nación en el mundo, en consonancia con nuestras propias capacidades, porque creemos que nuestro lugar en el concierto mundial así lo requiere. Ejemplos tenemos en nuestro entorno que ratifican esta postura: Gran Bretaña, Francia, Italia, Holanda y...Portugal. Este último y vecino país ha sido capaz de mantener el tipo –y hasta hace poco las colonias- actuando con humildad, pero con tesón en el mantenimiento de su condición y, sobre todo, mentalidad marítima. Para nuestra suerte, todos estos países son actualmente nuestros aliados. Creo que tal oportunidad histórica debe ser aprovechada convenientemente, teniendo en cuenta lo que hay de beneficioso en su ejemplo.

Hablar de lo naval es referirse a lo concreto, sinónimo de lo bélico, de la Armada; referirse a lo marítimo es entrar en lo general, en todo lo que se relaciona con el mar. Ahí la cabida es más amplia, y las cinco marinas participan de lo marítimo; por ello cada una ha de tener su posibilidad de entrada en ese pensamiento común, esa mentalidad marítima, no entendida todavía, que se pretende transmitir al conjunto de los ciudadanos.

Dicen los británicos que la Armada tiene tradiciones, mientras que otras instituciones tienen hábitos. Tal aserto es de aplicación a nuestra marina de guerra, así como casi al resto de las Armadas del mundo. La tradición es una transmisión de los modos de actuar ante una determinada situación para la solución más adecuada a tal evento. Esa forma de actuar mantiene su vigencia mientras dura la situación y no aparecen otros métodos mejores que resuelvan de otro modo el tipo de acciones o comportamientos a adoptar; también lleva en su germen la desaparición, cuando ya no se da la situación que la originó. Se pueden citar como ejemplos: la desaparición del toque de corneta en los buques, cuando el sistema de megafonía con sus diversos tipos de alarma se hizo patente; la disolución de las voces cantarinas que llegaban a los montajes de artillería para mantener la cadencia de las salvas, como consecuencia de la aparición de los nuevos sistemas de conexión entre la dirección de tiro y la rapidez de respuesta del cañón automático; sin embargo, permanece el silbato de contramaestre, porque sigue siendo el instrumento audible para

dirigir las maniobras marineras y para los actos de cortesía naval, al rendir honores en el portalón a las Autoridades y Mandos, que el protocolo marítimo nacional e internacional tiene admitidos. Por contra, el hábito deviene muchas veces en vicio, ignora su origen y tiene vocación de mantenimiento indefinido; aun cuando se manifiesta también como actitud y comportamiento externo, es de difícil y costosa erradicación, por mor de su origen caprichoso. Mi conclusión se coloca al lado del mantenimiento conceptual de la tradición naval, por las razones expuestas, desechando lo relacionado con el hábito.

La suprema misión de la Armada es el dominio del mar, entendido en su acepción más genérica como “la capacidad de usar el mar en beneficio propio y de negárselo al adversario”, aunque actualmente los tratadistas navales prefieren matizar el carácter relativo de este concepto y se decantan por utilizar el término “control del mar” (sea control). En todo caso, para nosotros, dominar o controlar el mar significa: la impunidad de nuestras costas y aguas territoriales, la libertad de utilización de las líneas marítimas de comunicación para nuestro comercio y flota mercante, la seguridad de la pesca en los caladeros que se determinen de conformidad con los acuerdos estipulados, la práctica sin restricciones de los deportes náuticos y la garantía de las investigaciones científicas concernientes al ámbito marítimo. El grado que se alcance en la consecución de este desiderátum, nos dará el nivel del dominio o control del mar que podemos ejercer. Para ello se marca el objetivo de fuerza, Fuerza Naval, en la cantidad y calidad que las disponibilidades financieras lo permiten; pero siempre concebida con el propósito de alcanzar el mayor dominio o control del mar posible. Cualquier otra labor que se realice fuera del concepto de dominio del mar, siempre será una función subsidiaria de la Armada. La Fuerza Naval, nuestra razón de ser, siempre habrá de atender a ejercer su poder en tres áreas: aérea, submarina y de superficie; precisa, además, de una gran autonomía logística que le permita permanecer, sine día, en el teatro de operaciones correspondiente; y necesita poseer una capacidad específica de proyección sobre tierra a través de una fuerza expedicionaria o de asalto anfibio.

Lo manifestado anteriormente viene a ser la quintaesencia de la razón de existir de la Armada, y eso es lo que debe abrir la brecha de la casi sempiterna incompreensión de los españoles hacia los asuntos de la mar.

La ilusión de los marinos ha sido, y continúa siéndolo, que se acepte nuestra condición marítima nacional como algo radicalmente importante en el proceso vital de nuestra influencia en el mundo. Hoy las guerras comienzan a ser diferentes pero, en cualquier caso, poner soldados en otras tierras no será posible durante el siglo XXI si no se tiene garantizado el dominio del mar. La permanencia de fuerzas terrestres a cientos de millas del suelo patrio no es posible sin una cadena naval que garantice su transporte y apoyo logístico, por supuesto nacional, salvo que deseemos depender de otros (lo que significa estar a sus órdenes) por las razones que se puedan aducir en el momento y circunstancias en las que se produzca la acción. De todas formas, tanto el transporte como el apoyo procederían del componente naval presente en la zona. Aquí creo que reside la dificultad del cambio de mentalidad propuesto, porque no es fácil cambiar la reja del arado que abre surcos en el campo por la pala del timón que deja la estela en la popa, y ésta desaparece mucho antes de lo que tarda en hacerlo la gleba. Pero este es nuestro reto: convencer a los demás sobre lo acertado y correcto de nuestro criterio esgrimiendo dialécticamente nuestras razones y dejando bien sentado que no queremos ser un *primus inter pares*, pero sí participar en el nivel que corresponde a una nación de condición marítima y con vocación de proyección exterior.

El siglo XX nos ha dejado un legado de aceleración en el desarrollo de nuevas tecnologías, las cuales requieren acciones casi inmediatas para no dejar pasar ese tren. De la misma forma, se necesita disponer de un tiempo suficiente para meditar, con el fin de no cometer errores en la elección de las soluciones más correctas. En algún momento se debe decidir sobre el proyecto siguiente, y ello conlleva llegar a una solución de compromiso, para iniciar la construcción de la plataforma, botarla, probarla y utilizarla para obtener de ella el máximo rendimiento operativo. Durante todo ese proceso estaremos contemplando cómo aparecen innovaciones en el entorno. Algunas de ellas podrán ser aprovechadas, pero otras serán incompatibles con lo programado. Lo realmente importante es desarrollar el proyecto y anotar lo nuevo para el siguiente plan, de forma que no se pierda el ritmo del conocimiento conforme a los avances de la ciencia y el arte naval. Esta es otra de las razones por las cuales se necesitan pensadores en la Armada, y de manera muy especial de aquéllos que se encuentran en activo y tienen la experiencia suficiente para emitir sus opiniones.

Del contraste dialéctico y del debate sobre criterios, tanto coincidentes como opuestos, brotarán las mejores soluciones. Debemos hacer llegar a nuestros compatriotas esa manera elegante de confrontar opiniones, lejos de hacer de ello una cuestión simplemente personal, teniendo en cuenta que todavía muchos se atreven a juzgarnos con afirmaciones gratuitas, sin haber alcanzado, ni por asomo, a entendernos. Ello resulta más lamentable cuando comprobamos que no hemos sido capaces, por las razones que sean, de hacernos ver y oír más allá de nuestro ámbito naval.

Afortunadamente nos hallamos bajo el paraguas de nuestros aliados. No obstante debemos tener muy presente que somos una de las varillas del sistema, y que se nos reclamará la correspondiente reciprocidad de acuerdo con la real situación de España en la Alianza, o alianzas. La disponibilidad de unidades navales en calidad y cantidad adecuada es, además de un reto, el camino para ir introduciendo la mentalidad marítima en nuestro gran país; teniendo siempre presente el factor humano como motor del sistema.

Al ir acabando estas páginas... sé que muchas cosas quedan en el tintero. Supongo que otros las sacarán a orear, con mejor acierto y mayor capacidad. Sin embargo, deseo aclarar que en los momentos que he utilizado el “nosotros” plural, sólo me refiero a quienes concuerdan con lo expresado y, por otra parte, lo he hecho para evitar la reiteración del “ego” al que profeso una natural aversión.

Ojalá haya acertado con mi propósito inicial y este esfuerzo no sea baldío, sino de utilidad para quienes lo lean, tanto si coinciden con lo dicho como si discrepan, en todo o en parte.

LA PROYECCION NAVAL EN LA ARMADA ESPAÑOLA

José M^a TREVIÑO RUIZ

Cuando proyectes un ataque cercano, da la apariencia de ir lejos y cuando proyectes atacar un lugar lejano, aparenta ir muy cerca.

Sunt Tzu

Introducción

*La condición básicamente peninsular de España, con sus archipiélagos en el Mediterráneo y Atlántico y con enclaves al otro lado del Estrecho, exige un despliegue disperso de las fuerzas y presenta singulares demandas de control de los espacios marítimos y aéreo, así como de **capacidad de proyección** del potencial militar.*

Esta aseveración viene plasmada en el Libro Blanco de la Defensa del año 2000, que al referirse particularmente a la Armada, añade que **la proyección del potencial militar desde la mar** ha sido siempre una capacidad singular de las agrupaciones navales, consecuencia de su facultad para desplazarse con total libertad, hacerse presente con posibilidad de larga permanencia frente a una costa, ejerciendo su influencia sobre ella en la medida necesaria mediante el empleo de sus armas o de su aviación embarcada, o realizando operaciones anfibas de mayor o menor entidad.

Esta capacidad singular, vendría más tarde reflejada en la Directiva de Defensa Nacional 01/2000 que, en su preámbulo, y al referirse a las nuevas misiones de gestión de crisis, prevención de conflictos o tareas de ayuda humanitaria, enfatiza que estas nuevas misiones *obligan a disponer de fuerzas de características diferentes a las requeridas por el concepto tradicional de la defensa*, para añadir más adelante que *hoy es imprescindible que las fuerzas estén dotadas de **capacidades conjuntas para la proyección del potencial militar** más allá de nuestras fronteras.*

Acorde con esta línea de pensamiento, la recientemente publicada Revisión Estratégica de la Defensa, al referirse a las misiones de las Fuerzas Armadas, especifica claramente que *los Ejércitos creados para la defensa nacional, pasan a desempeñar **la proyección de la estabilidad** como tarea principal entre sus misiones, con todas las consecuencias que ello conlleva para sus medios y estructuras.* Aclarando más tarde que ***esta naturaleza esencialmente proyectable,** permite enfrentarse al enemigo lo antes posible y donde sea necesario, caracterizando la actual etapa, en la que la defensa se concibe y entiende como un instrumento activo, flexible y dinámico.* Para ser consecuente con este párrafo, al hablar de requerimientos básicos y capacidades críticas de las Fuerzas Armadas, la Revisión Estratégica menciona en primer lugar *la movilidad y **capacidad de proyección,** siendo necesario para ello contar con fuerzas dotadas no sólo de movilidad táctica, sino también estratégica, capaces de desplegarse e insertarse en un breve espacio de tiempo en áreas alejadas.*

Precisamente para alcanzar esa movilidad y capacidad de proyección, la Revisión Estratégica contempla la transformación de la Flota española, de una naturaleza esencialmente oceánica y antisubmarina, en una fuerza que **proyecte su poder en el litoral y sobre la costa,** y presumiblemente hacia el interior.

En cuanto a la forma de alcanzar una mayor proyección y movilidad en el caso de la Armada, la Revisión Estratégica contempla una mejora de la capacidad anfibia, *sumando a los buques de asalto anfibio nuevos elementos para **poder proyectar una brigada completa de Infantería de Marina,** además de poder prestar el apoyo logístico necesario a otras operaciones con contingentes terrestres cercanos al litoral.*

Por último, el Criterio Básico 13 de la citada Revisión Estratégica, afirma que las Fuerzas Navales *deben estar orientadas hacia las operaciones en teatros litorales lejanos, con especial énfasis en la **proyección del poder naval sobre tierra.***

No se le escapa al autor, el hecho de que una fuerza anfibia, con su sola presencia ya consigue un efecto disuasorio, obligando al enemigo a efectuar despliegues defensivos y a distraer un número de

efectivos desproporcionado. Por ello, *es preciso alcanzar una mayor capacidad de proyección del poder naval sobre tierra, capacidad fundamental que puede aportar la Armada a la estrategia conjunta y combinada.*

Los necesarios cambios orgánicos

Con todo el cuerpo doctrinal relatado anteriormente, en el sentido de incrementar la capacidad de proyección de la Armada, era necesario acometer una serie de reformas en el ámbito orgánico de la Flota, núcleo fundamental de la Fuerza de la Armada, para adaptarla a esa nueva concepción estratégica.

La anterior estructura orgánica de la Flota databa del año 1988 y contemplaba un grupo aeronaval, o Grupo Alfa, compuesto por el portaaviones *Príncipe de Asturias* y las seis fragatas clase *Santa María* y un grupo anfibio o Grupo Delta, compuesto en el 2001 por los LPD *Galicia* y *Castilla* más los LST *Pizarro* y *Hernán Cortes*, apoyados por el Grupo Naval de Playa.

Los importantes cambios estratégicos, tecnológicos, legislativos y sociales que se han sucedido en los últimos 15 años, reflejados en la Revisión Estratégica, han afectado, qué duda cabe, a las Fuerzas Armadas en general y a la Armada en particular. Referente a estos cambios hay que destacar, desde el punto de vista naval, la desaparición de una potente flota adversaria en la década de los 90, que representaba la amenaza en la mar, y desde el 11 de septiembre de 2001, la aparición de riesgos asimétricos relacionados muy directamente con el terrorismo internacional.

La voluntad de los gobiernos occidentales de afrontar de forma colectiva las misiones de seguridad más allá de sus fronteras, motivó una adecuación o transformación de la Fuerza Naval en el entorno aliado, para que pudiera participar con eficacia en operaciones conjuntas y combinadas, con un especial énfasis en el carácter expedicionario o de proyección del poder naval en las operaciones de litoral lejos de nuestras costas, tal y como se ha expresado anteriormente.

Ese carácter expedicionario de la Fuerza Naval, materializado en la Flota española, se basa en cuatro capacidades básicas:

- La capacidad de proyección.
- La capacidad de garantizar la libertad de acción en la mar de nuestras
- La capacidad de protección a las unidades navales y fuerzas de Infantería de Marina operando en tierra.
- La capacidad de apoyo logístico en la mar.

De estas cuatro capacidades, la primera de ella surge de la creación el 15 de noviembre de 2001, del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (GRUFLOT), resultado de la fusión de los antiguos grupos Alfa y Delta, exceptuando la 41ª Escuadrilla de Escoltas que pasó a depender del ALFLOT.

El mando del GRUFLOT, subordinado directamente al Almirante de la Flota, es ejercido por un contralmirante del Cuerpo General en situación de servicio activo (COMGRUFLOT), de quien dependen orgánicamente las unidades antes mencionadas y al que normalmente se le asigna el mando operativo de una unidad de entidad *Task Group* (TG), para aquellas operaciones y ejercicios avanzados que se consideren, sumándole a sus unidades orgánicas la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB), escoltas, submarinos y buques de apoyo logístico que se determinen para llevar a cabo la misión asignada, materializando bajo su mando los medios tanto anfibios como aeronavales y concibiendo su acción desde la mar como el empleo integral de los medios navales de proyección de la Armada.

COMGRUFLOT es auxiliado en sus cometidos orgánicos y operativos por un Estado Mayor, cuya jefatura es desempeñada por un capitán de fragata (G), que cuenta con las secciones tradicionales de Organización y Personal (N1), Inteligencia (N2), Operaciones (N3), Logística (N4) y CIS (N5) Hay que aclarar que lógicamente la sección más potente es la de operaciones, ya que se refunden en ella las operaciones aeronavales y anfibia de los antiguos grupos Alfa y Delta.

COMGRUFLOT es responsable ante ALFLOT de los siguientes cometidos:

- Ser el mando operativo natural a nivel TG, para lo que deberá concebir la acción desde la mar con el empleo integral de los medios navales
- Realizar el adiestramiento táctico de sus unidades
- Coordinar el adiestramiento de las unidades en puerto

- Responder del adiestramiento a nivel TG de las unidades asignadas en todos los aspectos de la guerra naval
- Participar en la planificación, supervisión y evaluación del adiestramiento de las unidades asignadas
- Analizar los resultados de los ejercicios realizados en los que haya participado, formulando las propuestas pertinentes para mejorar los resultados.
- Formular las necesidades logísticas que requieran la actividad del GRUFLOT.

Además, COMGRUFLOT preside los grupos de doctrina táctica anfibia y de guerra de superficie (GRUFIB y GRUTSU).

Es obligado hacer referencia a la inquietud existente en la comunidad anfibia de la Armada ante la idea de que la desaparición del Grupo Delta pudiese suponer una pérdida del nivel alcanzado en tan específico tipo de operaciones, nivel que queda garantizado por la mayoría de unidades anfibas del GRUFLOT y la existencia de una subsección de operaciones anfibas en su EM, dedicada en exclusiva a estos cometidos.

El compromiso bilateral anfibia de la Armada

La acción multinacional es hoy día un factor clave para la política de seguridad común, no sólo por el mensaje de cohesión internacional inherente a ella, sino también por las ventajas que ello conlleva desde el punto de vista de economía de fuerzas y mejor aprovechamiento de los presupuestos de defensa.

La importancia de las fuerzas anfibas en la estrategia marítima queda fuera de toda duda, así como su aplicación dentro del concepto de **fuerzas de proyección**. Italia y España tienen fuerzas anfibas de tamaños similares y con una estructura muy semejante. Ambas naciones pertenecen a la OTAN y a la UEO. Basadas en estas similitudes y comunalidad de propósitos, en los últimos años habían incrementado notablemente la cooperación en el ámbito anfibia.

Por todo ello, dentro de los numerosos tratados y acuerdos de las Fuerzas Armadas españolas en general y de la Armada en particular, en el ámbito multinacional y en relación con la capacidad de proyección que tratamos, hay que destacar por su importancia a la Fuerza Anfibia hispano-italiana (SIAF), nacida de la estrecha

cooperación antes citada. Con ocasión de la cumbre hispano-italiana de Presidentes de Gobierno del 10 de septiembre de 1997 en Bolonia, los ministros de Defensa de ambas naciones, firmaron una declaración conjunta en la que se preveía la creación de esta fuerza anfibia. Posteriormente, los Jefes de Estado Mayor de la Defensa español e italiano desarrollaron el concepto detallado para poner en práctica esta iniciativa, que se firmaría en Bonn con ocasión de la reunión de Jefes de Estado Mayor de la Defensa, el 27 de octubre de ese mismo año.

Esta fuerza, similar a la ya existente anglo-holandesa, es una unidad que agrupa a las fuerzas navales anfibias italianas, tres LPD clase *San Giorgio*, y las españolas, así como a la Brigada de Infantería de Marina española y al Regimiento San Marco italiano, representando un importante **núcleo de proyección** sobre la costa de la Región Sur, fuerza que podríamos denominar *on call*, ya que no implica ningún cuartel general nuevo ni ninguna estructura permanente, sino tan sólo el intercambio de media docena de oficiales en los respectivos estados mayores.

La fuerza anfibia hispano-italiana se podrá emplear en operaciones reales, tras una decisión común de Italia y España, especialmente en un contexto multinacional y en el seno de las estructuras internacionales a las que pertenecen, como son la Fuerza Anfibia Combinada del Mediterráneo (CAFMED), dentro del ámbito aliado, y de la EUROMARFOR e Iniciativa Anfibia Europea, dentro del ámbito europeo, para realizar las misiones y cometidos siguientes:

- Operaciones de mantenimiento de la paz
- Evacuaciones de personal no combatiente (NEO)
- Operaciones de asistencia humanitaria y ayuda en desastres naturales

Esta muy específica fuerza de proyección, con una identidad inequívoca anfibia, es mandada en períodos alternativos de dos años por COMGRUFLOT, heredero a todos los efectos de ALGRUPDELTA, y su homónimo italiano COMGRUPNAVIT, heredero igualmente de COMDINAV DUE. El Comandante de la SIAF, con el acrónimo de COMSIAF, es desde el pasado 19 de noviembre y por un período de dos años, COMGRUFLOT, habiendo realizado desde esa fecha y en el ámbito de la SIAF, los ejercicios GRUFLEX 02 en aguas de Galicia, y MARE APERTO 03 en aguas de Cerdeña. Por parte del mando de la fuerza de desembarco (COMSILF), el general jefe de la brigada de Infantería de Marina,

JEBRIMAR, alterna con el contralmirante comandante de la Fuerza de Desembarco italiana, COMFORSBARC, en los mismos períodos y fechas que COMSIAF.

Los medios del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota

De forma muy somera es conveniente recordar las posibilidades de las distintas unidades que componen el GRUFLOT, que son a fin de cuentas las que van a delimitar la capacidad de proyección de la Armada.

Portaaviones *Príncipe de Asturias*

Es normalmente el buque insignia de COMGRUFLOT y desde el que ejerce el mando, teniendo espacios adecuados para que pueda trabajar su estado mayor y la capacidad correspondiente de sistemas CIS para realizar en la mar los cometidos de *Maritime Component Command (MCC)*, *Maritime Air Operations Center (MAOC)*, *Submarine Element Coordinator (SEC)* y *Submarine Advisory Team (SAT)*; estas dos últimas funciones cuando cuente con un submarino en apoyo a la fuerza.

Durante el reciente ejercicio NEOTAPON 03, el portaaviones tuvo que ejercer también como buque de mando de operaciones anfibias con el CATF y el CLF a bordo, al encontrarse el *Castilla* realizando cometidos de HRF(M)SP HQ, y el *Galicia* destacado en misión humanitaria. Para poder actuar como buque de mando en operaciones anfibias, le fueron instalados en la cubierta de vuelo dos vehículos *hammer* con sendos *shelters* de comunicaciones, para los enlaces en HF, ubicándose la plana mayor del CLF, en este caso SEJEBRIMAR, en el puente de estado mayor.

Ni qué decir tiene que el portaaviones está perfectamente capacitado para realizar otros cometidos tales como el control del mar, defensa aérea, ataque a una fuerza naval o a tierra, transporte y *Combat SAR (CSAR)*.

El *Príncipe de Asturias*, con un desplazamiento de 17.000 ton, puede operar con una UNAEMB de hasta 25 aeronaves, siendo su tipo y cantidad acorde con la misión asignada. Así, una UNAEMB *standard* sería la compuesta por 10 aviones *AV-8B* o *B+*, 2/3

helicópteros *SH-3D AEW*, 5 helicópteros *SH-3D*, y 2/3 helicópteros *AB-212*.

LPD *Galicia*

Si quisiéramos definir a este buque, versatilidad sería la palabra adecuada, pues aparte de las operaciones anfibas para las que fue específicamente diseñado, el *Galicia* ha participado en las operaciones de socorro a Centroamérica, cuando el huracán Mitsch, en los trabajos de limpieza del parque natural de las Islas Atlánticas, en el hundimiento del *Prestige*, y recientemente ha estado ubicado en el puerto de Umm Qasar, socorriendo a la población civil iraquí gracias a sus instalaciones hospitalarias. Sus excelentes alojamientos le permiten transportar cómodamente 550 infantes de marina con todos sus pertrechos, cantidad que podría incrementarse al doble en caso de emergencia y por cortos períodos de tiempo. Su hangar le permite llevar y operar con 6 helicópteros ligeros o 4 medios, y la gran cubierta de vuelo permite el aterrizaje simultáneo de dos helicópteros, así como ser utilizada para una toma de emergencia de un avión *Harrier*.

En el dique, con dos playas diferenciadas, puede acoger hasta cuatro embarcaciones de desembarco tipo *LCM-8*, y sus tres garajes pueden albergar un centenar de vehículos incluyendo carros de combate *M-60*, obuses autopropulsados de 155mm, *AAV* etc, para ser desembarcados por la rampa posterior al muelle, o bien por las *LCM-8* a la playa. Para el embarque y desembarco de los vehículos de ruedas cuenta con una porta en el costado de estribor que facilita las operaciones de carga y descarga, así como con dos grúas en la cubierta de vuelo. Desde el punto de vista sanitario, dos quirófanos y una UCI de 12 camas, le convierten en un pequeño hospital a flote que incluye un gabinete odontológico, salas de análisis y radiodiagnóstico.

LPD *Castilla*

La principal diferencia con el *Galicia*, estriba en una serie de modificaciones en sus compartimentos de habitabilidad, que le permiten albergar el EM completo de la Brigada de Infantería de Marina o el Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad, HRF(M)SP HQ. Esta capacidad adicional como buque de mando, le resta un centenar de plazas como transporte de tropas, sin perder capacidad de carga. Un radar tridimensional y el

sistema de combate *SICOA*, son otras de las mejoras con respecto a su gemelo.

LST Pizarro y Hernán Cortés

Ambos buques, de procedencia norteamericana y en su último tercio de vida, pueden albergar 350 infantes de marina y transportar una treintena de vehículos de cadena o su equivalente en vehículos de rueda, pudiéndolos desembarcar directamente en la playa, ya que ambos pueden varar y arriar su rampa de proa en la rompiente, o bien a través de su rampa de popa amadrinar una embarcación tipo *LCM-8*. En el caso de los vehículos anfibios de Infantería de Marina, *AAV*, al igual que los *LPD*, pueden hacer lanzamientos tácticos hacia la playa, saliendo en este caso por la rampa de popa. Como medio auxiliar de transporte de personal disponen de dos embarcaciones *LCPL* con cabida para unas 20 personas cada una. La posibilidad de transportar pontones y desembarcar los vehículos a la playa con ellos, es otra de las alternativas de estos excelentes buques. Su cubierta de vuelo permite albergar un helicóptero medio o dos ligeros, aunque carecen de hangar.

Grupo Naval de Playa

Para muchos es el gran desconocido del GRUFLOT, pero sin cuyo concurso y ayuda no se podrían hacer los asaltos anfibios ni desembarcar la fuerza, en aquellas zonas donde no existan instalaciones portuarias.

Ubicado en la Estación Naval de Puntales, cuenta con dos embarcaciones de desembarco tipo *LCU*, de procedencia norteamericana y en su último tercio de vida, aptas sólo para navegar por la bahía de Cádiz, gracias a su gran capacidad de carga, unas 160 ton, que suponen una excelente ayuda para transportar material y vehículos de Infantería de Marina de La Carraca a Rota.

Ocho embarcaciones del tipo *LCM-8*, seis de ellas de procedencia norteamericana y las otras dos construidas por IZAR, en su último tercio de vida, constituyen las manos y los pies de la fuerza anfibia española, al permitir transportar de los buques a la playa 60 ton de carga o 200 personas en cada viaje. Muy castigadas por la dureza de su utilización en las rompientes de las playas, especialmente en las de la Sierra del Retín donde el levante y los camellones de la playa

hacen las varadas singularmente difíciles, y los embates y golpes que sufren dentro de los diques de los dos LPD.

Un programa en marcha de construcción de embarcaciones *LCM-1E*, con un diseño mejorado y una velocidad superior, permite vislumbrar el relevo de las veteranas *LCM-8* a corto plazo, habiéndose recibido las dos primeras *LCM-1E*, consideradas como prototipos y a las que se les está sometiendo a diferentes pruebas.

Características del GRUFLOT

Los medios anteriores suman un total de 1.652 personas entre sus dotaciones, con el 100% de la plantilla, que podríamos desglosar en 133 oficiales, 215 suboficiales y 1.304 de marinería. Los buques anfibios permiten transportar 1.764 infantes de marina, repartidos a su vez entre 109 oficiales, 159 suboficiales y 1.494 de tropa, es decir media brigada de Infantería de Marina.

El GRUFLOT puede trasladarse 500 millas diarias, logrando atacar objetivos situados a más de 200 millas de distancia, teniendo una capacidad de control de 12.500 millas cuadradas, realizando diversas misiones de acuerdo con la composición de la UNAEMB. Su actividad es incesante habiendo intervenido sus unidades en los últimos 12 meses en los ejercicios *Neotapón 02*, *Destined Glory 02*, *GRUFLEX 02*, *GRUFLEX 03*, *Swordfish 03*, *Mare Aperto 03* y *Neotapón 03*. Además, sus actividades en operaciones reales, incluyen la participación de sus unidades en la operación *Romeo Sierra* o crisis del islote Perejil, crisis del *Prestige*, relevo de tropas en Bosnia Herzegovina y la reciente operación *Sierra Juliett* de ayuda humanitaria a Iraq.

Conclusiones

Tanto el Libro Blanco de la Defensa, como la Directiva de Defensa Nacional 01/2000 y la Revisión Estratégica de la Defensa, coinciden en la necesidad de transformar las Fuerzas Armadas en general, y las de la Armada en particular, en unas fuerzas de proyección para un escenario exterior y dentro del contexto internacional.

La fusión de los Grupos Alfa y Delta, en uno sólo denominado Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, reúne las capacidades aeronaval y anfibia de la Armada bajo un solo mando, cuyo cometido principal es la proyección del poder naval sobre la costa y el litoral.

La necesaria reforma orgánica de la Flota ha sido realizada y se considera satisfactoria, dada la gran actividad y efectividad del Grupo, tanto en ejercicios como en operaciones reales a lo largo de los últimos 12 meses.

Las unidades orgánicas del Grupo de Proyección, son las adecuadas para su cometido, pero existe una gran variedad en cuanto a su edad; así, los LPD se encuentran en su primer tercio de vida, el portaaviones en el segundo, y los LST y el Grupo Naval de Playa en el tercero.

El futuro del GRUFLOT en principio parece asegurado con el Plan Armada XXI, de reciente creación, que contempla la modernización a media vida del portaaviones, la construcción de un nuevo buque anfibio de unas 25.000 ton de desplazamiento que reemplace a los dos LST, y la consecución del plan de construcción de las lanchas tipo LCM-1E. De esta forma la Armada contaría con la capacidad de proyectar hasta 2.000 efectivos con todos sus pertrechos y vehículos.

La participación en fuerzas multi/bilaterales de carácter anfibio, es otra tendencia en alza, de la que la SIAF/SILF es su ejemplo más importante, sin olvidar la Iniciativa Anfibia Europea y la CAFMED (Combined Amphibious Forces Mediterranean).

La Armada Española, dentro del entorno europeo, puede sentirse orgullosa de poseer una fuerza de proyección comparable con la de otras naciones, presupuestaria e industrialmente más fuertes.

La realización del plan de nuevas construcciones y de modernización del portaaviones, es vital si España, de acuerdo con la Revisión Estratégica de la Defensa, pretende mantener la capacidad de proyección contenida en su cuerpo doctrinal en los próximos años.

NUEVAS CAPACIDADES. NUEVOS MEDIOS. EL BUQUE DE PROYECCIÓN ESTRATÉGICA

José Antonio RUESTA BOTELLA

La recientemente finalizada Revisión Estratégica de la Defensa determina que entre las capacidades de la Armada debe figurar la de Proyección, entendida como *“la posibilidad real de llevar la acción naval y su influencia sobre tierra al escenario litoral elegido”*. Es la capacidad fundamental que puede aportar la Armada a la estrategia conjunta y combinada.

La Armada siempre ha tenido una capacidad de proyectar fuerzas sobre tierra mediante su Infantería de Marina y su aviación embarcada, pero la percepción de que es necesario potenciar esa capacidad se está viendo incrementada en los últimos tiempos.

Si hasta ahora la necesidad de una capacidad de proyección de fuerzas desde la mar era casi exclusivamente sentida en la Armada, la evolución de los conflictos en los últimos años ha hecho que esa necesidad sentida por el nivel político² se haya trasladado al ámbito conjunto.

Tradicionalmente esta capacidad se ha materializado mediante tres vectores: Aviación embarcada, Fuerzas de Infantería de Marina y Misiles de ataque a tierra. Sólo unos cuantos países disponen de alguno de esos vectores, mientras que el conjunto de los tres está, hoy por hoy, reservado al pequeño grupo de países que pueden denominarse, con propiedad, potencias navales.

Dichos vectores representan la principal manera de ejercer desde la mar una influencia ofensiva sobre la tierra. Pero algunos de los medios implicados en esa acción ofensiva también nos capacitan para llevar a cabo otras operaciones que son más fácilmente aceptables en nuestra sociedad: operaciones de ayuda humanitaria, el ejercicio del mando en operaciones navales - y en el futuro quizá también terrestres en sus primeras etapas - o bien ejercer la coordinación de

² En la Conferencia de Ministros de Defensa de la OTAN celebrada en Praga en noviembre de 2002 se puso de manifiesto esta necesidad.

un gran número de elementos en operaciones de asistencia ante catástrofes civiles.

A medida que España va afianzando su papel como potencia media, la necesidad de la capacidad de proyección se ha hecho patente y ha sido necesario impulsar los procesos de obtención para disponer de los medios adecuados. Entre estos medios está un Buque de Proyección Estratégica.

Pero uno de los problemas de nuestra Organización Militar, y en general de la de todos los países de nuestro entorno, son los prolongados procesos inherentes a los ciclos de obtención. Me refiero al tiempo que transcurre entre que se intuye que tenemos una necesidad no cubierta, se perfilan las líneas generales de los medios requeridos, se exponen y trasladan al nivel superior militar, se priorizan, aprueban y trasladan al nivel político, se valida la necesidad y, finalmente, se pone en marcha el proceso de obtención para, tras un período de construcción, disponer de los medios.

Me atrevería a apuntar que es normal que dichos procesos sean del orden de 6-8 años en las cuestiones de personal y de entre 10-12 años en las cuestiones de material.

Como se ha indicado, esa cuestión de tiempo no es exclusivamente española. En realidad, cuanto más compleja es la estructura de la organización, más largas son las cadenas de decisión y por tanto mayores son los retrasos. En esto las potencias medias podemos tener alguna ventaja. Como no somos muy grandes, en algunas ocasiones podemos reducir los retrasos.

Pues bien, en el caso del nuevo Buque de Proyección Estratégica, la Armada y el resto de la Organización Militar ha realizado un esfuerzo para disminuir los retrasos en el proceso de obtención. Quizá esta reducción se haya visto favorecida porque todos los organismos implicados reconocen la necesidad del buque y valoran la importancia del vector de proyección de fuerzas como uno de los componentes imprescindibles para nuestra seguridad.

El proceso de definición del buque cumplió formalmente³ su primera etapa en el primer semestre del año 2002, cuando el AJEMA aprueba la necesidad genérica de un buque que sea capaz de

³ Creo no descubrir nada si digo que el buque, al menos en su concepto más abstracto, rondaba ya desde hace años por algunas "cabezas" de la Armada.

proyectar fuerzas sobre tierra. Varias circunstancias favorables coinciden en ese momento con esta decisión:

- En el ámbito internacional se aprecia la necesidad imperiosa de incrementar la capacidad de transportar y proyectar fuerzas sobre tierra. Aunque existen las fuerzas terrestres, Europa es incapaz de trasladarlas hasta los teatros en que se necesitan y sólo cuatro países europeos tienen medios completos para efectuar operaciones anfibia. Hasta el momento sólo los Estados Unidos poseen una capacidad de proyección plena.

- Se vive un momento en el que se asume que es imprescindible potenciar la acción conjunta y todo lo que tenga ese carácter es mejor recibido. El Ejército de Tierra siente la necesidad de dotar de movilidad estratégica a alguna de sus unidades.

- La Armada tiene la necesidad de relevar a los buques *Hernán Cortés* y *Pizarro* que han ayudado a transformar el antiguo Grupo Delta en el nuevo Grupo de Proyección y han servido para cubrir, con muy buenos resultados, la baja de las antiguas LST's, pero su vida útil va llegando a su fin.

- Todos, y no sólo la Armada, apreciamos la flexibilidad de actuación que proporcionan en general los buques, pero especialmente buques como el *Galicia* y el *Castilla* empleados recientemente en operaciones de proyección del poder naval y en operaciones de ayuda humanitaria. Convendría reflexionar sobre la naturalidad y rapidez con que la sociedad española ha asumido el que unidades de la Armada operen en todos los escenarios del mundo y en todo tipo de operaciones. ¡Como si esto fuera una cosa que se pudiera improvisar!

- Por último, pero no menos importante, en la medida en que nos vamos afirmando como potencia de grado medio, aparece de forma natural la necesidad de tener en permanencia una plataforma capaz de proyectar a la aviación naval y de superar la debilidad que supone no tener una alternativa cuando el *Príncipe de Asturias* está en período de inmovilización.

Así pues, con aquella decisión del AJEMA dio comienzo un proceso de definición en el que se ha tratado de reducir al mínimo aquellos retrasos a los que me he referido al principio, para obtener cuanto antes un buque polivalente que mejore la capacidad de proyección de la Armada.

Para ello, la Armada modificó ligeramente el procedimiento normal que había seguido hasta el momento. En lugar de esperar a

tener la definición completa de los *requisitos operativos*⁴ del buque para comenzar la definición de los *requisitos técnicos*⁵, se creó un entorno de trabajo en el que los dos procesos de definición debían transcurrir en paralelo, con un pequeño adelanto del primero.

Para lograrlo, en primer lugar se seleccionaron aquellos requisitos operativos que tenían un impacto crítico sobre las primeras fases de la definición técnica, y fueron los primeros que se comenzaron a concretar. Sobre esta base, los técnicos comenzaron su trabajo sin esperar a que los requisitos operativos estuvieran totalmente definidos. Indudablemente esto obligaba a asumir en cada etapa el compromiso de que las bases que se iban estableciendo sólo se modificarían en el caso de que fuera estrictamente necesario.

De esta forma se pretendía hacer posible que en cuanto la definición *operativa* hubiera dado un paso, la definición *técnica* comenzase su trabajo en ese campo.

Y todo ello se ha llevado a cabo admitiendo por ambas partes la existencia de zonas de incertidumbre que no podían quedar totalmente perfiladas hasta el final del trabajo, en que requisitos operativos y técnicos ajustaran entre sí y todos ellos encajasen dentro de un presupuesto que fuera aceptable, tanto por el lado del constructor como por el de la Armada.

En todo este proceso, tanto los “operativos” como los “técnicos” han trabajado contra reloj y han asumido que el trabajo debía terminar en un plazo y que si no se conseguía sería un fracaso para las dos partes. El camino ha sido apasionante y agotador al mismo tiempo; cada una de las dos partes ha emulado a la de enfrente para conseguir una “adaptación operativa más imaginativa” o una “solución técnica más original”, dando origen a una cierta competición cuyo resultado es que en el plazo de un año tengamos ya un proyecto que, con todas las precauciones, me atrevería a calificar de “producto bien elaborado”.

En este doble proceso de definición han participado un total de 60 oficiales de la Armada, 6 del Ejército de Tierra y 20 ingenieros y técnicos de la empresa IZAR⁶. Todos ellos han hecho posible que un

⁴ Lo que se le va a pedir al barco desde el punto de vista operativo. Básicamente, los cometidos y lo que desde el punto de vista operativo es necesario para que pueda cumplimentarlos.

⁵ Soluciones técnicas que hacen posible el cumplimiento de los requisitos operativos.

⁶ En honor a la verdad hay que indicar que en la definición conceptual del buque, particularmente en lo que se refiere a su Sistema de Combate, han participado también otras empresas (INDRA, FABA,

año después de aquel reconocimiento de la necesidad que había sancionado el AJEMA, la Armada esté en condiciones de recibir la Orden de Proceder del que será su mayor buque.

Soy consciente de que estos párrafos sobre el proceso de obtención pueden parecer una digresión en un artículo sobre “pensamiento naval”, a pesar de lo cual he creído conveniente incluirlos como público homenaje a todos los “operativos” y “técnicos” que han hecho posible tener hoy en día un proyecto definido.

Pero en este foro de pensamiento naval lo que interesa más, supongo, son las ideas en las que se ha basado el proceso de definición: ¿En qué ideas se sustenta el buque?, ¿Qué prevemos que haga una vez que esté entregado a la Armada?, ¿Qué repercusiones tendrá sobre nuestra manera de operar?.

La misión del buque, tal y como había sido sancionada por el AJEMA, dice que el buque debe ***“posibilitar la proyección de Fuerzas de Infantería de Marina y del Ejército de Tierra conforme a sus elementos y formas propias de acción y servir como plataforma eventual para la aviación embarcada”***.

Esta misión requiere que el buque sea capaz de adoptar, al menos, cuatro configuraciones básicas diferentes:

- Vector de proyección de Fuerzas de Infantería de Marina.
- Vector de proyección de Fuerzas del Ejército de Tierra.
- Plataforma eventual para la aviación embarcada.
- Una cuarta configuración, si bien no recogida expresamente en la misión pero que la experiencia indica que constituirá un empleo básico para el buque, como son las Operaciones no bélicas.

Cada una de estas configuraciones concentra las capacidades del buque en aspectos diferentes, por lo que se conciben como misiones alternativas que, en principio, el buque no podrá llevar a cabo de manera simultánea. Esto significa que será capaz de actuar de diferentes maneras, pero no en todas ellas al mismo tiempo.

La novedad conceptual más importante es, quizá, este carácter multipropósito que prevé que el buque haga operaciones con distintos elementos que proyectan su acción sobre la tierra. Hasta ahora, los

TECNOBIT y LOOKHEED-MARTIN) mediante exposiciones, ofertas y sugerencias. Todas ellas han aportado puntos de vista útiles que han servido para contrastar pareceres y han obligado a reflexiones previas a cada uno de los procesos de decisión necesarios para la definición.

buques de esta clase se habían definido para una misión básica. En este caso, ya desde su definición, se admite que el buque será polivalente y esto origina que las diferentes fuerzas que podrán ser proyectadas expresen necesidades distintas, que a veces tienen que “competir” entre sí, y que el buque tiene que armonizar.

Pronto sentimos la conveniencia de precisar los cometidos que debería ser capaz de llevar a cabo en los diferentes tipos de proyección, pues eso facilitaría sin duda la posterior definición de los requisitos operativos y técnicos en cada uno.

Curiosamente, hay muchos documentos disponibles que tratan de la proyección estratégica desde la mar, según alguna de sus componentes: operaciones anfibias o aviación embarcada o misiles de ataque a tierra. Sin embargo, hay muy pocos relativos a las operaciones de proyección del Ejército de Tierra, que era, como ya se ha dicho, una configuración básica.

En primer lugar fue necesario delimitar la frontera entre *transporte estratégico* y *proyección estratégica* y, a continuación, establecer con suficiente claridad cómo afectaban los “elementos y formas propias de acción” de las fuerzas a proyectar (Ejército de Tierra e Infantería de Marina y Aviación embarcada) a los cometidos que posteriormente se le iban a exigir al buque.

La cuestión del *transporte estratégico* resulta relevante en el ámbito conjunto desde hace ya casi una década. Tanto en el entorno nacional como en el aliado se ha sentido la necesidad de transportar fuerzas para operar en teatros alejados. Pero el transporte estratégico, siendo una capacidad fundamental de la que más temprano que tarde tendremos que ocuparnos, no puede confundirse con la proyección estratégica.

El *transporte estratégico* se hace, o se puede hacer, con buques mercantes, ya sean contratados a la empresa privada o ya sean propiedad del Estado, pero buques mercantes al fin y al cabo. No son estrictamente necesarios “buques de guerra”.

En las operaciones de transporte se trasladan “pasaje” y “cargas”, que ciertamente pueden llegar a ser muy valiosas, pero que son cargas al fin y al cabo. Estas cargas cuando llegan al puerto de destino necesitan una infraestructura portuaria suficiente para poder desembarcar.

La *proyección estratégica* necesita buques militares específicamente diseñados para ello. Las operaciones de proyección estratégica son algo más que las de transporte estratégico. En estas operaciones ya no son “cargas” lo que se traslada sino “unidades militares” que deben mantener una orgánica coherente y vinculada con otras fuerzas que pueden estar bien distantes. El mando de dichas unidades debe mantener sin interrupciones un conocimiento de lo que está pasando en el teatro de operaciones y estar en condiciones de aportar al nivel superior su visión sobre la situación. Esto exige medios de mando y control que permitan la continuidad del “planeamiento militar” y de los “procesos de la decisión” durante el tránsito y una vez en la zona de operaciones.

Igualmente, cuando llegan al teatro no pueden depender, o al menos no totalmente, de que exista una infraestructura portuaria completa para poder comenzar la maniobra de descarga. Las unidades citadas incluyen medios que tienen características especiales, como los helicópteros, que no siempre pueden ser tratados como “cargas” en el sentido tradicional y que en algunas ocasiones deben poder desembarcar del buque en vuelo después de haber sido alistados para ello y operar constituyendo uno de los principales vectores para la descarga.

En estas condiciones, la proyección de unidades militares trasciende los límites del anteriormente citado *transporte estratégico* y ya no se puede hacer desde un buque mercante. Mantener vivo el planeamiento de las operaciones, poner en tierra medios pesados sin una infraestructura portuaria cuando se llega a un punto de destino, o desembarcar medios aéreos en vuelo tras su correspondiente alistamiento, sólo se puede hacer desde un buque que haya sido diseñado para ello.

Pero ciertamente, todavía se podría añadir que los conceptos citados válidos tanto para Fuerzas del Ejército de Tierra como para las de Infantería de Marina – también serían aplicables - si lo que tuviéramos que proyectar fueran, por ejemplo un *Command Air Operation Center* (CAOC) móvil del Ejército del Aire o un *Forward Logistic Site* (FLS) modularizado de la Armada, compuesto por personal que no perteneciera a la Infantería de Marina.

Cabe ahora preguntarse en qué se diferencian, si es que pueden diferenciarse en algo, las operaciones de proyección de Fuerzas del

Ejército de Tierra y las de Fuerzas de Infantería de Marina, pues de lo dicho hasta aquí podría deducirse que son la misma cosa. En realidad las diferencias aparecen, y aparecen con toda su intensidad, cuando hablamos de “operaciones anfibia”.

Y... ¿Qué fuerzas hacen las operaciones anfibia?. Es decir, operaciones que nacen en la mar contra una costa hostil o potencialmente hostil. Y la respuesta es rotunda: este tipo de operaciones lo hacen exclusivamente las fuerzas que tienen el adiestramiento y los medios para ello.

Esta respuesta no tiene nada de nuevo. Si pensamos en qué tipo de fuerzas son las que hacen Operaciones Especiales u Operaciones de desembarco aéreo (paracaidistas) u Operaciones de limpieza de minas, pongamos por caso,... pues la respuesta sería la misma: Que esas operaciones las hacen exclusivamente unidades que tienen el adiestramiento y los medios para ello, y eso es así, entre otros motivos, por la seguridad de la misión y por la propia seguridad de las fuerzas.

El caso de las operaciones anfibia es algo más complejo aún, pues la seguridad de la fuerza a proyectar está ligada a la seguridad del buque y viceversa. Hacer operaciones anfibia con fuerzas que no dispongan de adiestramiento y medios específicos para ello, pone en riesgo la seguridad de la misión, de las propias fuerzas y también la del buque. Cualquiera que sepa lo que es un movimiento buque-costa en condiciones regulares de mar sabe que no sólo las fuerzas, sino el propio buque – responsable de la seguridad de aquéllas hasta su llegada a la playa - puede quedar comprometido si se intenta hacer con una fuerza que no tenga adiestramiento y medios específicos para ello.

Habrà quien diga, posiblemente con fundamento, que no es suficiente. Que además es necesario un “espíritu anfibia”⁷ que sólo se da entre aquellos que han dedicado su vida a estos menesteres. Podríamos estar de acuerdo con ellos... pero, en honor a la verdad,

⁷ Además de razones de tipo “espiritual” existen otras objetivas, como que una operación anfibia obliga a adoptar respectivamente tres organizaciones: para estar embarcados a bordo, para desembarcar y para combatir en tierra; que tienen un mando naval capaz de desarrollar su cometido durante la transición de esas fases; que su Estado Mayor debe integrar a personal de la FD en estructuras y agencias de control especiales (SACC, AOC, TACC..). Todo esto es complejo y no se improvisa, el adiestramiento es muy lento y requiere mucho tiempo. La experiencia indica que cuanto más integrados estén los componentes de una operación de este tipo, mayores serán las posibilidades de éxito.

hay que decir que para la definición del buque ha sido suficiente la hipótesis de que las operaciones anfibas se efectuarán exclusivamente con medios y adiestramiento específico.

Teniendo en cuenta todo lo dicho, comenzamos hace un año la tarea de definir cómo se prevé emplear el buque en cada una de sus configuraciones y el resultado es, en síntesis, el siguiente:

El buque de proyección estratégica efectuará *la Proyección de Fuerzas del Ejército de Tierra* teniendo en cuenta que las fuerzas no se encuentran inicialmente desplegadas en el teatro de operaciones, sino en bases distantes del lugar de la operación y que necesitarán unos tiempos de entre 30 y 90 días⁸ para tener su capacidad de combate constituida.

Muy probablemente, el buque no podrá por sí solo, en una sola vez, transportar todas las unidades necesarias, por lo que serán precisos otros medios adicionales de transporte. El buque, además del “transporte” proporciona medios para la descarga o desembarco administrativo en un puerto, o en un lugar que ofrezca el abrigo suficiente, y el apoyo a la continuidad del planeamiento de la operación durante el tránsito. Igualmente se prevé que los helicópteros del Ejército de Tierra puedan ser alistados y efectuar vuelos logísticos cuando el buque llegue a su destino.

No se prevé el desembarco en un lugar hostil o potencialmente hostil. Los puntos de entrada al teatro de operaciones deberán ofrecer suficientes condiciones de seguridad proporcionadas por una nación anfitriona, o bien por una fuerza propia que haya desembarcado con anterioridad, en caso de tratarse de territorio hostil o potencialmente hostil.

Además de la modalidad anterior, cuando se efectúen operaciones anfibas, los “elementos y formas de acción” de las *Fuerzas de Infantería de Marina* vendrán dados por la doctrina anfibia. Lo que resulta relevante para el proceso de definición se refleja en que la proyección de fuerzas se realiza “desde” la mar, donde se despliegan previamente para que el lugar del desembarco forme parte esencial de la maniobra operacional.

⁸ Tiempos estimados respectivamente para una operación “defensiva” y “ofensiva”.

Además, las operaciones anfibas se realizan por fuerzas navales de desembarco contra una costa hostil o potencialmente hostil, y ahora sí que se requiere constituir, en el menor tiempo posible, una “potencia de combate” suficiente en tierra, partiendo de cero, para llevar a cabo la idea de la maniobra. Todos los medios necesarios deben encontrarse a bordo de los buques con antelación al comienzo del despliegue, y se adopta una organización especial para el embarque y el desembarco. Las fuerzas en tierra reciben durante las operaciones completo apoyo desde las unidades en la mar.

En cuanto al tercer perfil de misión, cuando el buque opere como portaaviones eventual tendrá que *ser capaz de operar del mismo modo que actualmente opera el “Príncipe de Asturias”*.

Cuando lleve a cabo *Operaciones no bélicas*, el buque deberá ser capaz de efectuar operaciones de apoyo a la población civil en situaciones de catástrofe y en las que, aún siendo necesarios elementos de seguridad, no se esperen respuestas hostiles por parte de una fuerza oponente. Cualquier fuerza militar o de seguridad puede participar en este tipo de operaciones, por lo que “a priori” no pueden definirse qué tipos de fuerzas serán las encargadas de llevar a cabo las operaciones. Incluso podría ser posible que fueran efectuadas por fuerzas de varias procedencias.

Hasta aquí está recogido lo que le pedimos al barco que sea capaz de hacer. Estos conceptos se han tenido en cuenta en la definición, tanto de sus requisitos operativos como de los técnicos.

Ahora bien, ¿Cómo se empleará de verdad el barco en el futuro?... Pues esa es la gran pregunta final que se podría contestar diciendo que la Armada pone sus medios, todos sus medios, a disposición de la Acción Conjunta; y todos esperamos que se empleen de la mejor manera posible dependiendo de la situación a que tengamos que hacer frente. En definitiva, para esto existen los medios y para eso estamos todos.

Nosotros estamos seguros de que el barco se empleará de una manera parecida a la que acabamos de apuntar, ya que está concebido para emplearlo así. En cualquier caso, el llevar unos cuantos meses reflexionando sobre estas cuestiones, y teniendo una idea de lo que el buque será capaz de hacer y lo que no, se me ocurren unas líneas generales que se podrían aplicar para dar respuesta a la pregunta anterior:

- Creemos que, de manera general, lo que se pueda hacer con buques mercantes, cuya necesidad será creciente para las Fuerzas Armadas en los próximos años, se debe hacer con esa clase de buques, sencillamente por economía de medios. De esta forma no comprometeremos medios, que sirven para otras muchas cosas, realizando tareas de transporte que pueden hacerse con medios más sencillos.

- El Estado deberá seguir teniendo algunos buques mercantes incluidos en la Lista Oficial de Buques y dotados, en todo o en parte, por personal de la Armada para garantizar la suficiente disponibilidad. Esta es una línea de acción importante que estará de actualidad en el futuro.

- Posiblemente, será necesario algún tipo de contrato con compañías navieras para resolver totalmente el problema del “transporte estratégico”.

- En una crisis prolongada, cuando haya que proyectar unidades del Ejército de Tierra, debe hacerse conforme a sus elementos y formas de acción, respetando los plazos de tiempo⁹ ya indicados anteriormente. De esta forma el buque tendrá tiempo para poder embarcar una Fuerza de Desembarco y estar listo para contribuir mediante operaciones anfibas a la Acción Conjunta. Con esos plazos podrá aprovecharse lo mejor de cada fuerza, tanto la del Ejército de Tierra como la de la Infantería de Marina¹⁰.

- Cuando el portaaviones *Príncipe de Asturias* esté inmovilizado por cualquier razón, este buque de proyección estratégica deberá estar en condiciones de asumir sus funciones.

- En épocas de crisis en las que el tiempo constituya un factor limitativo, en las que se estime la necesidad de una respuesta rápida y en las que no se disponga de un tiempo prolongado, ni del apoyo de “bases avanzadas” para constituir desde ellas toda la capacidad de combate del Ejército de Tierra, entonces embárguese una Fuerza de Desembarco y exíjasele al buque que se comporte como un buque de asalto anfibio, dando todo lo que en esos momentos pensamos que puede dar. Está concebido para ello.

- Cuando sea necesario un buque de mando para un Mando Componente Naval (MCC), estimamos que puede ser suficiente el *Castilla*, pero si alguna vez llegara el momento en que España necesitara contribuir con una plataforma para embarcar a un CJTF, creemos que el nuevo buque de proyección estratégica también estará

⁹ 30 y 90 días, en “defensiva”, y “ofensiva” respectivamente.

¹⁰ En IRAQ hemos visto entrar en Bagdad, a 500 Km. de la costa, a una División de Infantería de Marina al mismo tiempo que a una División del Ejército de Tierra. Creo que nadie puede dudar del carácter conjunto de esta operación.

en condiciones de hacerlo, aunque para esto habrá que aumentar algunas capacidades de comunicaciones.

Como puede verse, el buque aportará nuevas capacidades y con ellas nuevas incógnitas sobre su mejor empleo. Nunca ha sido fácil determinar cuál es el empleo óptimo de los medios; ahora lo importante es que los tendremos y que, como nos ha ocurrido en otros casos, tendremos que trabajar con este buque y adquirir experiencia para obtener el mejor rendimiento.

Hay que destacar que el origen del buque se debe buscar en una larga reflexión sobre el papel de la Armada en los conflictos previsibles, en los que tendrá que asumir un papel principal en la proyección de fuerzas como su mejor aportación a la Acción Conjunta. Para mejorar esta capacidad de proyección, que será una responsabilidad básica de la Armada, nace el buque. De esta forma, debemos decir que su origen hay que buscarlo en el “pensamiento naval”.

Para concluir, sólo me queda recoger el espíritu de todos aquellos oficiales y técnicos de diferentes empresas civiles que han participado en la concepción del buque a los que me refería al principio, diciendo que esperamos verlo pronto navegando para sentir, junto con el resto de la Armada, que nuestras mejores ilusiones irán con el barco, sea cual sea el perfil con el que esté operando... y que estoy seguro de que algo parecido les pasará a las unidades del Ejército de Tierra o del Aire que tengan la oportunidad de navegar en él. Con toda seguridad, el barco estará siempre dispuesto a servir a todos.

EL SUBMARINO: DE LOBO A CUERVO

Carlos CORDÓN SCHARFHAUSEN

Introducción

Ya desde sus inicios el submarino ha generado filias y fobias, probablemente por su carácter de arma insidiosa, poco caballeresca, que no sigue las normas, usos y tradiciones marítimas. Todos los submarinistas siempre hemos tenido algo de ese halo aventurero, poco convencional y transgresor. Naturalmente, quien les escribe no es imparcial, y por tanto pertenezco a los defensores a ultranza del submarino como arma, aunque tengo que admitir que sus detractores han sido a lo largo de la historia una auténtica legión. En muchas marinas de guerra siempre se puso en duda la “utilidad” y eficacia del submarino, no sólo en la época de Isaac Peral, y aún hoy en día hay voces que cuestionan su adquisición basándose en que siempre hay otros medios navales más perentorios y necesarios. Sin embargo, la realidad ha sido tozuda, y la I y II Guerra Mundial, la Guerra de las Malvinas, o las actuales crisis y operaciones, han demostrado que el submarino continúa siendo un arma muy importante, pero que, como todo, está sujeto a la necesidad de evolucionar y adaptarse, o en caso contrario, estaría abocado a desaparecer o perder relevancia.

La evolución

No es necesario remontarnos a la época de los romanos o a la aparición de los primeros sumergibles en el siglo XVIII o XIX para estudiar su evolución, y situaré mi punto de partida en 1945, cuando los lobos grises alemanes fueron derrotados en la Batalla del Atlántico, y aunque alguien piense que admitiendo un fracaso no es buen modo de comenzar, para compensarlo creo que basta con recordar el rotundo e incuestionable éxito de los submarinos norteamericanos en ese mismo año al conseguir colapsar el tráfico marítimo japonés.

Sé que me enfrento a un más que probable fracaso en el intento de exponer mi tesis, pues soy consciente de que intento luchar contra unos enemigos casi imbatibles: los prejuicios, las ideas

preconcebidas, los dogmatismos. Por cierto, me encantó el artículo de mi querido amigo y compañero José Antonio Ruesta Botella *El Templo del otro lado: ideas, dogmas y prejuicios*, publicado en el número 2 de estos Cuadernos de Pensamiento Naval. Si algunos de mis amables lectores, detractores de los submarinos, lo han leído, me cabría una cierta esperanza de indulgencia y de poder aportarles alguna reflexión a sus ideas profesionales “preconcebidas” sobre los submarinos.

También recomiendo la lectura del libro *El Arte de la Prudencia* de Baltasar Gracián, donde el insigne pensador español del siglo XVII aconseja: “*Ser auténtico. Manejar los asuntos con expectación. No dedicarse a ocupaciones desacreditadas, y mucho menos a las quiméricas. Sopesar las cosas. Nunca exagerar ni perder la compostura. Ser juicioso y observador, diligente e inteligente. Saber improvisar y adaptarse.*” Otra opción es seguir las recomendaciones del “best seller” *¿Quién se ha llevado mi queso?* en los “Consejos del Ratón”: “*El cambio es un hecho. Prevé el cambio. Controla el cambio. Adáptate rápidamente al cambio. ¡Cambia!. ¡Disfruta del cambio!. Prepárate para cambiar rápidamente y disfrutar otra vez. El Queso se mueve constantemente.*”

Todos los que peinamos canas en la Armada hemos sido adoctrinados en el pensamiento naval procedente de las enseñanzas de la II Guerra Mundial, con ideas que se afianzaron durante la Guerra Fría, con escenarios marítimos reales, o imaginarios para ejercicios, donde las fuerzas aeronavales de la OTAN se encontraban bajo triple amenaza (aérea, de superficie, pero sobre todo submarina) del Pacto de Varsovia. Estos escenarios modelaron nuestra organización, medios y adiestramiento. El mayor peligro para las líneas de tráfico marítimo entre EE.UU. y Europa lo representaban los submarinos soviéticos, y en el orden mundial y estratégico la mayor amenaza también estaba materializada por los submarinos nucleares balísticos soviéticos. La idea “fuerza” que imperó hasta nuestros días era que, dado que el mayor peligro lo constituían los submarinos, la OTAN debería dedicar sus mayores esfuerzos tecnológicos y en investigación y desarrollo a los medios de guerra antisubmarina (ASW), y por ende, las unidades más sofisticadas y costosas eran las unidades ASW, tales como fragatas, aviones de patrulla marítima, y helicópteros. La superioridad y la ventaja tecnológica se consideraban importantísimas. Se magnificó la capacidad ASW en detrimento de otras capacidades.

Los principales ejercicios, OTAN y nacionales, eran siempre ASW (CASEX), y los submarinos propios colaboraban en el adiestramiento de nuestras fuerzas haciendo de oponentes, atravesando las cortinas ASW formadas por los escoltas que trataban de proteger a las unidades valiosas. Se estableció un pensamiento maniqueo donde, para cualquier escolta, la palabra submarino era equivalente a “enemigo”. No era infrecuente que un submarino nuestro en cota periscópica, en un tiempo muerto entre CASEX’s, tuviese que bajar “rápidamente” a cota de seguridad ante el “ataque” deliberado del agresivo escolta, quien además llamaba a sus compañeros a unirse a la acción clamando por todos los circuitos: *Emergency Sierra* (Avistado esnorquel o periscopio).

Los submarinistas, hay que reconocerlo, estábamos encantados con ese papel de “malos de la película”, sombríos, silenciosos, letales, evasivos,..., quizás tratando de emular las hazañas bélicas que habíamos leído en libros y novelas. Todos volvíamos de los ejercicios vanagloriándonos de cuántas veces habíamos “hundido” al buque valioso sin que hubiésemos sido detectados. Las excusas del otro lado estaban trufadas de “que si el estado de la mar, que si la traza *bati* (variación de la temperatura del agua con la profundidad) no era la más propicia, que si no se contaba con suficientes helicópteros ASW,...” y en el fondo todos los antisubmarinos pensaban que habíamos jugado de forma poco limpia, poco caballerosa, y que las artificialidades del ejercicio introducidas para lograr la debida seguridad, eran aprovechadas por los submarinos para “vencer”, en no pocas ocasiones. Vamos, hablando en plata, que éramos unos tramposos.

Para nosotros, los de submarinos, los buques del mundo se dividían en dos clases: blancos para hundir, y los submarinos. Para rizar el rizo, incluso se buscó incluir también a los congéneres en el mismo saco de los “target”, por aquello de que no hay peor cuña que la de la misma madera, creando las siglas de submarino caza-submarino, acrónimo que en inglés todavía hoy en día nos adorna anteponiendo SSK a los nombres de los submarinos convencionales.

En las patrullas que realizaban los submarinos de forma independiente, el éxito estaba muchas veces cuantificado por el número de ataques simulados al tráfico mercante que se habían realizado durante la patrulla. Era obligatorio que el jefe de operaciones levantase acta de cada ataque exponiendo todos los pormenores, cálculo de los datos del blanco por TMA (*Target Motion*

Analysis), datos reales obtenidos después del lanzamiento simulado por distancias radar, errores cometidos, observaciones del oficial atacante, ... Recuerdo que en una patrulla de un mes llegué a levantar casi 200 actas. No había descanso, ni sábados, ni domingos, ni que fuesen las cuatro de la mañana: ¡Zafarrancho de Combate!. Se había detectado “un cliente”, un blanco.

La Batalla del Atlántico y el Pacto de Varsovia pertenecen a la historia. No puedo imaginarme que hoy en día o en el futuro un submarino español se dedique a atacar al tráfico mercante en mitad del océano, o a penetrar una cortina antisubmarina para atacar un grueso. ¿Quién va a ser nuestro enemigo, adversario u oponente?. O dicho de otra manera, ¿es difícil imaginar el escenario más probable hoy en día y en el futuro?. La contestación es que basta con constatar cuáles han sido las operaciones reales y los cometidos llevados a cabo por nuestros submarinos desde 1989, para hacer una prospectiva de ese escenario para el futuro y, por tanto, optimizar las capacidades de nuestros submarinos para ese nuevo escenario.

Fin del orden mundial impuesto por la Guerra Fría (1989/2002)

Con la caída del muro de Berlín desaparece la amenaza global y se empieza a hablar de riesgos multipolares. Las doctrinas navales quedan obsoletas y rancias. Las crisis económicas y la necesidad de reducir los déficits presupuestarios hacen que se hable de *los dividendos de la Paz*, y en todo el mundo occidental se produce una bajada imparable de los recursos asignados a la Defensa. La Alianza Atlántica reacciona modificando en 1991 su estrategia con su nuevo *Concepto Estratégico*, buscando medios de reacción inmediata y muy versátiles, capaces de actuar en paz, crisis y guerra, formando parte de fuerzas conjuntas y combinadas. La Alianza destaca la importante contribución de las fuerzas navales en la conducción de las crisis, gracias a su flexibilidad y movilidad. La nueva doctrina puede resumirse diciendo que sustituye la “*respuesta flexible con defensa adelantada*” por la “*presencia avanzada reducida*”. En cuanto a la contribución de los submarinos a la estrategia marítima de la Alianza, el documento expone que: “*Los submarinos, con su discreción y capacidad para operar cerca de la costa, llevan a cabo importantes misiones aunque limitadas, tales como proporcionar indicadores y alertas (Indication & Warning/ I&W), reconocimiento, vigilancia e inteligencia (ISR), operaciones especiales, y con la aparición de los*

misiles de crucero, la guerra de ataque a tierra (Strike Warfare/SW)”.

Las enseñanzas de la Guerra del Golfo (1990/91), desde el punto de vista marítimo, se pueden resumir en: necesidad de diseñar agrupaciones navales capaces de operar en teatros lejanos, en aguas restringidas, litorales, poco profundas, con amenaza de minas no sofisticadas, en conflictos limitados, y donde el oponente carece de medios ASW, pero dispone de misiles y de aviación de ataque. Los submarinos aliados pudieron operar con casi total impunidad llevando a cabo los lanzamientos en inmersión de misiles de crucero de ataque a tierra Tomahawk, para iniciar la supresión de los sistemas de mando y control y de defensa aérea iraquí, lo que posteriormente se denominó como “la diplomacia submarina del Tomahawk”, antes de comenzar el ataque de la aviación aliada, sin arriesgar los aviones y sobre todo sus pilotos.

En la Operación *Sharp Guard* en el Adriático (1994/95), el submarino se reveló como el más eficaz recolector de inteligencia de interés (aproximadamente el 85% de la obtenida), y en la actual Operación *Active Endeavour* en el Mediterráneo Oriental como excelente plataforma de inteligencia de señales SIGINT (electrónica: ELINT y de comunicaciones: COMINT), en apoyo de las agrupaciones aeronavales desplegadas y de los mandos y centros de inteligencia en tierra, para el control y vigilancia encubierta de mercantes sospechosos (*Contact of interest/COI's*) y la monitorización de sus comunicaciones.

En otro tipo de operaciones, se ha demostrado la disuasión que ofrece el submarino frente a países que carecen casi virtualmente de medios ASW, actuando libremente y siendo prácticamente inmune, así como su capacidad para obtener información de inteligencia táctica para apoyar a las fuerzas propias, proporcionarles protección, además de ser un arma idónea para infiltrar o recuperar fuerzas de operaciones especiales, emplear torpedos antibuque, o fondear campos de minas ofensivos. Además, no altera el nivel de la crisis, ya que aunque pueda ser avistado el periscopio u otro mástil, nunca puede ser identificado fehacientemente como perteneciente a una determinada nación. No lleva numeral, ni marca de costado, ni pabellón. Por eso nunca se confirma ni se desmiente la posible presencia de un submarino. La disuasión funciona por la indeterminación. Puede haber uno, dos, tres,..., o ningún submarino.

Naturalmente, también entran en este apartado de operaciones reales las de obtención de inteligencia, pues la inteligencia es siempre la primera línea de defensa avanzada de cualquier nación. La inteligencia es el nuevo frente. Un frente sin flancos, real y cotidiano. Es imperdonable no estar atentos a recoger indicios de que algo está sucediendo o está cambiando. La nueva tendencia de estos tiempos, tan inestables y convulsos, es integrar y solapar los conceptos de Seguridad y Defensa. De hecho, muchos cometidos se enmarcan dentro de operaciones contra el terrorismo internacional, riesgos para la Seguridad como el contrabando de armas, narcotráfico, inmigración ilegal, ... Así, no es de extrañar que hoy en día los blancos prioritarios para los submarinos sean los mercantes sospechosos y sus comunicaciones. Y no es infrecuente el embarque en submarinos de expertos (*raiders*) en asuntos de inteligencia o seguridad.

En este contexto, me gustaría resaltar las grandes ventajas que tiene el submarino como plataforma colectora de inteligencia. En primer lugar, al ser obtenida de forma encubierta por su discreción y capacidad para evitar ser detectado, el oponente no modifica su conducta habitual, y aunque haga exploraciones previas para cerciorarse de que no está siendo vigilado, llevará a cabo sus emisiones y actividades en su creencia errónea de que no hay ninguna plataforma de inteligencia en la zona. La gran permanencia del submarino (con patrullas de hasta un mes de duración), hace posible conocer la rutina y horarios del contrario, como por ejemplo que un determinado radar de vigilancia sólo lo activan de las nueve de la mañana a las seis de la tarde, o que nunca navegan tal día de la semana y que sin embargo tal otro suele ser de mucha actividad. En casos extremos, los submarinos pueden entrar en aguas territoriales (evitando ser detectados o avistados) para obtener inteligencia de infraestructuras portuarias, playas, telecomunicaciones,... y pueden correlacionar los emisores con las plataformas (inteligencia de imágenes o IMINT, con ELINT, COMINT e inteligencia acústica o ACINT).

Naturalmente, esto de estar operando casi metido en la “cocina” del adversario tiene sus riesgos, y lo que hay que hacer es tomar las medidas oportunas para minimizarlos. El primero es la posibilidad de ser detectado o avistado durante la recarga de la batería dando esnorquel. Para minimizar este riesgo, los períodos de esnorquel (entre 20 y 45 minutos de duración) se suelen hacer sólo de noche y lo más alejado posible de la costa. La gran ventaja que supone el

sistema de propulsión AIP (*Air Independent Propulsion*) de nuestros próximos submarinos S-80 es que permite ser más efectivo y discreto que un submarino nuclear en operaciones litorales. Aunque ya hemos indicado que el simple avistamiento de unos mástiles normalmente no compromete a la diplomacia, hay que reseñar que en los últimos años se han producido decenas de casos, que casi nunca han trascendido porque el submarino no ha podido ser identificado. Tan sólo puede verse comprometida en casos “flagrantes”, como el famoso “Whiskey on the rocks” durante la Guerra Fría (varada de un submarino soviético en aguas territoriales suecas del Mar Báltico).

Por otra parte, el submarino es una plataforma muy compleja llena de sistemas y equipos, y la posibilidad de sufrir un fallo técnico que le obligue a retirarse, ciertamente nunca es muy remota. Para reducirla, hay que mejorar la fiabilidad del material por medio de un mantenimiento adecuado, en un concepto muy parecido al aplicado por el Arma Aérea en cuanto a “seguridad de vuelo”.

El último, y no menor riesgo al operar en aguas litorales, lo representa la mina. Para reducirlo, hoy en día se es muy exigente en cuanto a tener dentro de márgenes, lo más estrechos posibles, los valores de las firmas acústica y magnética. Y además se les dota, como está previsto en nuestro nuevos submarinos, de sonares para la detección de minas y obstáculos.

El resumen de la realidad de este siglo XXI creo que puede estar esquematizado en imaginar escenarios en aguas litorales con adversarios del denominado Tercer Mundo: los famosos riesgos asimétricos. La *Revisión Estratégica de la Defensa* creo que ha acertado en su criterio básico 13 al determinar que la Armada debe pasar de oceánica y antisubmarina a que “*Las Fuerzas Navales, manteniendo su capacidad de control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, deben estar orientadas hacia las operaciones en teatros litorales lejanos, con especial énfasis en la proyección del poder naval sobre tierra.*”

Los submarinos en el nuevo (des)orden mundial. Prepararse para la guerra del siglo XXI

El siglo XXI nos va a exigir adaptarnos y cambiar permanentemente. Necesitaremos imaginación y flexibilidad. El problema más difícil va a ser el cambio de mentalidad necesario para desarraigar procedimientos, normas e ideas que, como se ha dicho

anteriormente, han estado en vigor durante casi 50 años, y practicados reiteradamente con CASEX's de los tipos que podemos considerar ya casi todos elementales.

El submarino ha dejado de ser el **lobo** gris, y ahora se ha convertido en el **cuervo** marino. El cuervo es el símbolo de la Guerra Electrónica y siempre en las fábulas ha representado el papel de animal inteligente y furtivo. Además, viste de negro como los submarinos actuales. El cuervo tiene fama de chivato y de graznar dando la “alerta” cuando se aproxima algún enemigo. Ha sido domesticado en numerosas ocasiones e incluso se le ha enseñado a “hablar”. Ese es el gran cambio: el submarino pasa a ser un medio más de la Flota, un componente más, muy versátil, pero que hay que saber utilizar de otra manera y adiestrarse para ello (¡enseñarle a hablar!).

El submarino va a estar casi siempre en vanguardia en apoyo a una fuerza. Hace unos días un comandante expuso muy gráficamente el problema de los submarinos en apoyo: *“If No comms, No support”*. Si no existen comunicaciones fiables no puede decirse que el submarino esté apoyando a una fuerza. De aquí la importancia que se ha concedido a que nuestros submarinos de la clase “Galerna” ya cuenten con comunicaciones por satélite (SATCOM). También es necesario practicar y adiestrarse en los distintos tipos de apoyo, efectuando CASEX avanzados y tácticas experimentales. Hoy en día ya los practicamos y se nota el avance.

Por supuesto que en la propia Flotilla de Submarinos (FLOSUB), también se han producido cambios importantes en los planes de estudio de táctica de la Escuela de Submarinos (ESUBMAR), enfocándose hacia los nuevos cometidos, que en realidad no son nuevos para el Arma Submarina, sino que se ha producido una reordenación de su importancia, y por tanto se han cambiado las prioridades. Hoy en día se dan con mucha extensión clases sobre identificación de buques mercantes, fotografía periscópica con cámaras digitales (IMINT), Guerra Electrónica, COMINT, ELINT, operaciones especiales, minado,... Ha disminuido su relevancia la inteligencia acústica (ACINT) y el adiestramiento en ataque a buques de superficie. El torpedo ha pasado a ser un arma de autodefensa o de utilización eventual.

La Oficina de Valoración de Adiestramiento de Submarinos (OVAS) también ha tenido que modificar y cambiar el peso de los

ejercicios que se valoraban en la fase de táctica, ya que antes los ejercicios eran los “clásicos” de penetración de una cortina, evasión y ataque a buques ASW, evasión frente a aeronaves ASW, ataque al tráfico mercante,... y ahora lo que se pretende es comprobar que el submarino está calificado operativamente para los nuevos cometidos en los escenarios más probables. Se valoran ejercicios de indicadores y alertas, de obtención de inteligencia, de operaciones especiales, minado,... de tal forma que cuando se le asigna la calificación de “listo para el combate”, sabemos que está realmente preparado para tomar parte en operaciones reales actuales.

La Flota, en sus *Directivas de Adiestramiento*, ya expresa muy claramente esta necesidad de cambio permanente, para que los planes de adiestramiento contemplen la constante evolución de la situación estratégica, que implica para todas las unidades de la Flota unas nuevas formas de actuación, además de las tradicionales de la guerra naval. Y reconoce que es necesario redefinir los objetivos de adiestramiento en las áreas que con mayor probabilidad se prevé tener que operar, hasta adquirir los niveles adecuados de preparación y alistamiento para operaciones reales.

Nuestro mando, el Almirante de la Flota, tiene las ideas clarísimas sobre las prioridades para el adiestramiento, de modo general para todas las unidades de la Flota, y que afectan a los submarinos, en operaciones de control del mar, proyección del poder naval sobre tierra, guerra naval especial, con submarinos en apoyo, y de evacuación de no combatientes. Lo que se traduce, para la Flotilla de Submarinos, en operaciones de indicadores y alerta, obtención de inteligencia, guerra naval especial, minado, protección y apoyo a una fuerza naval, salvamento de submarinos, y guerra antisuperficie (ASUW).

Nótese que no aparece la guerra antisubmarina, aunque es una capacidad que tenemos y debemos mantener. Por eso, los ejercicios CASEX's clásicos anteriores deben quedar restringidos a los que se efectúen por escuadrillas y flotillas, y en los ejercicios importantes nacionales o combinados quedar como residuales. Así lo venimos haciendo en los últimos ejercicios, atendiendo a las prioridades enumeradas anteriormente y creando un escenario ficticio “asimétrico”, donde las fuerzas navales oponentes tan sólo están compuestas por una o dos corbetas y algunos patrulleros, y los submarinos siempre están en el lado de las fuerzas amigas.

En la Flota, y por tanto en la Flotilla de Submarinos, nos preparamos y adiestramos para combatir con éxito en la guerra que estamos llamados a afrontar en los albores de este nuevo e impredecible siglo XXI. Como expuso en la “tercera” del prestigioso diario ABC *Irak y Europa* del pasado 11 de febrero, Eduardo Serra, Presidente del Real Instituto Elcano: *“Nos ha tocado vivir un periodo de la historia extraordinariamente cambiante en el que de repente se nos ha colado, casi sin enterarnos, el concepto de globalización.... Es una globalización de la economía, pero también, aunque más lentamente, de la política y, desdichadamente, es también una globalización de los riesgos y amenazas.”*

En una exposición denominada *A Strategic Perspective* de hace unos meses, el representante de SACLANT en Europa, almirante Miguel Fernández, empezó sus palabras citando a Maquiavelo: *“There is nothing so difficult to begin, more dangerous to control, or more uncertain in its success than the implementation of a new order of things”*. Más adelante dijo: *“Today, Globalization has made us all stakeholders in the world’s affairs, and wherever instability exists, NATO must be capable of intervening effectively. We must be ready to exploit and defend ourselves from new technologies. Our enemies are determined. As the threats evolve, so must the Alliance’s capabilities. Continuous adaptation, change or transformation is complex and will require dynamic effort.”*

Cambios y transformaciones en el Arma Submarina

Además de los cambios expuestos anteriormente en cuanto a la doctrina, enseñanza y adiestramiento en la ESUBMAR, táctica y ejercicios que se programan y analizan por el EM de la FLOSUB, y calificaciones operativas de las dotaciones de nuestros submarinos por la OVAS, también se está aprovechando la baja de submarinos clase “Delfín” de la Serie 60 para redistribuir los recursos de personal y económicos, y así potenciar y rentabilizar los submarinos de la Serie 70, de forma que muchas de las experiencias nos sirvan para la Serie 80.

Las razones que han aconsejado la baja de los citados submarinos son varias, pero la fundamental es que no estaba asegurado rentabilizar la enorme inversión que supone el costo de una gran carena y la pérdida de fiabilidad de un submarino al acercarse o sobrepasar el máximo de años de servicio previsto en su ciclo de vida, en este caso 30 años.

Antes de abordar el importante asunto de personal, es necesario enumerar, aunque sea brevemente, los programas para adaptar a las nuevas misiones y modernizar a los submarinos de la clase "Galerna". En primer lugar, las comunicaciones por satélite. Y además, aumento de su capacidad para operaciones especiales: sistema de control a distancia de todos los elementos de las baterías (temperatura, densidad, voltaje,...); optronización de los periscopios de observación, incluida cámara de infrarrojos, que permite la visión e identificación nocturna o en caso de niebla, y telémetros láser; mejora de la óptica del periscopio de ataque con cámara digital reflex, y con programas informáticos de tratamiento de imágenes que permiten su transmisión y recepción casi instantánea por satélite; equipos de interceptación de comunicaciones que cubren los márgenes de HF, VHF y UHF; nuevos equipos de guerra electrónica; sonares remolcados analógico y digitalizado; sonar pasivo digitalizado con equipo de ayuda en la clasificación y análisis de contactos...

Asimismo, la FLOSUB cuenta con el Laboratorio de Acústica de la Flota, donde se analiza toda la inteligencia acústica obtenida por los buques y aeronaves, y también se instalará un módulo del Sistema de Inteligencia Conjunto de la Defensa (SICONDEF).

Las nuevas misiones también requieren aumentar la capacidad de mando y control de la FLOSUB, y por ello se le dotará de nuevos sistemas de transmisión de datos de inteligencia y otros, nacionales y aliados, así como con un módulo de WSM (*Water Space Management*) en conexión con todas las Autoridades Operativas de Submarinos (SUBOPAETH) de la OTAN.

La reducción en el número de submarinos, hasta que se incorporen los de la nueva serie, nos va a obligar a asignar prioridades, rebajar la media de días de mar de los últimos diez años de toda la Flotilla, y que sólo los submarinos S-70 realicen las operaciones reales y los ejercicios avanzados y de integración y apoyo a fuerzas navales de la OTAN que requieran comunicaciones por satélite.

Por otro lado, la realidad es que tanto los submarinos S-60 como los S-70 han sido submarinos cuyo coste de adquisición fue muy barato (por poner un ejemplo, el *Delfín* costó 1.000 M Ptas., cuando la fragata *Baleares*, que es del mismo programa y año de construcción, costó 5 veces más). Sin embargo el coste de sostenimiento del *Delfín*, sobre todo sus grandes carenas cada 5 años,

ha sido carísimo, por lo que a lo largo de su ciclo de vida podemos estimar que, en realidad, una fragata equivale a sólo dos submarinos. El mantenimiento de los submarinos franceses está basado en dos sistemas: por calendario, e independiente de si se hacen días de mar o no (por estar en contacto permanente ciertos elementos de seguridad con el agua de mar), y mantenimiento horario. (Un ejemplo de este último caso es el aplicado al máximo de horas de funcionamiento del Motor Eléctrico Principal (MEP) en el periodo entre dos grandes carenas).

Otra realidad es que el coste de funcionamiento u operación del submarino, una vez que se pone a navegar, es muy bajo, pues tiene una dotación relativamente reducida (sólo unas 50/55 personas) y consume muy poco gasoil por el alto rendimiento de la propulsión eléctrica.

Al levantar las gráficas de las horas de funcionamiento de los submarinos en estos últimos 10 años, se observa que todos han estado ligeramente infrautilizados, y por tanto, de alguna forma no se ha rentabilizado convenientemente la gran inversión que suponen las grandes carenas; probablemente por las reducciones presupuestarias de las consignaciones para los gastos de funcionamiento.

Los submarinos S-70 operativos podrían hacer una media de 165 días de mar anuales, próxima a los máximos teóricos que pueden alcanzarse por horas de funcionamiento, siempre y cuando se tomen unas medidas restrictivas para reducir horas a los diesel y el MEP. Naturalmente, dadas las durísimas condiciones de la habitabilidad a bordo, para poder incrementar los días de mar es necesario incrementar las dotaciones en una proporción parecida, para que se pueda rotar, de tal forma que el esfuerzo a lo largo del año para cada persona represente una cifra parecida a la actual, de unos 100 días, que se considera asumible.

Por otro lado, ya se ha expuesto la necesidad operativa actual de tener la posibilidad de operar en teatros litorales lejanos, con despliegues que pueden alcanzar los seis meses de duración. Hasta ahora, los despliegues estaban limitados por el mantenimiento calendario a un periodo operativo máximo de cuatro meses. Actualmente se está estudiando la posibilidad de hacer despliegues de submarinos S-70 de mayor duración fuera de la Base, efectuando un periodo de mantenimiento programado en un puerto que cuente con posibilidad de apoyo logístico FLS (*Forward Logistic Support*).

Para esta posibilidad, es obvio que se necesita relevar a la dotación en zona, para que no superen un máximo razonable de meses a bordo de forma continuada. Para ello, el AJEMA ha ordenado crear la Unidad de Reserva de Dotaciones de Submarinos (URDOSUB), con una plantilla algo superior a la orgánica de un submarino S-70.

El recurso más importante y difícil de obtener, como todos sabemos por experiencia, es el de personal. Si además estamos hablando de personal altamente especializado y cualificado, cual es el caso de los submarinistas, se comprenderá la importancia de la reorganización necesaria para rentabilizar al máximo los puestos de plantilla que desaparecen con la baja de la Serie 60. Además, no hay que olvidar los compromisos contraídos por las industrias y empresas españolas, con el apoyo de personal de la Armada, en los programas de construcción de los submarinos *Scorpene* para Chile y para Malasia, así como la necesidad de personal que va a suponer la incorporación de los submarinos Serie 80, que a partir del año 2010 navegarán con los de la Serie 70.

Con los recursos de personal disponibles tras la baja de los dos primeros submarinos S-60 se puede completar la plantilla de la OVAS, de los S-70 y de los dos S-60 aún en activo, y crear la URDOSUB. También se podrán cubrir puestos de marinería profesional en la Base y Escuela de Submarinos.

La URDOSUB no sólo posibilitará los despliegues de submarinos S-70 a teatros lejanos, sino que también permitirá aumentar los días de mar de dicha clase de submarinos, ya que se pretende que cuando no esté prevista en un semestre la necesidad de relevar a la dotación de un S-70, por no estar programado un despliegue a teatro lejano, será necesario que se adscriban a un submarino S-70 durante un mínimo de un periodo operativo y de mantenimiento, para que mantengan su cualificación profesional tanto en los puestos y cometidos de guardias de puerto y guardias de mar, como en su capacidad para efectuar los mantenimientos de primer escalón. Con este sistema, los submarinos S-70 operativos que no estén en gran carena podrán dejar en tierra a parte de su dotación, repartiendo el esfuerzo a lo largo del año, de tal forma que el submarino puede aumentar sus días de mar anuales y cada miembro de la dotación no tendría que superar un máximo de días de mar fijado.

Misiones, cometidos y capacidades del submarino S-80

La mayoría de los cuadros de mandos de la Armada conoce los sucesivos retrasos que ha sufrido el programa S-80, de tal forma que muchos no se pueden creer que por fin el S-80 sea una realidad. Mi opinión personal es que, a la postre, el retraso ha sido beneficioso para el proyecto, porque ha sufrido una transformación tan grande con respecto al proyecto original que algunas opiniones sostienen que habría que haberle cambiado el S-80 por un S-90. Personalmente yo me inclino porque debería haberse denominado S-100, porque en muchos aspectos va a suponer un salto tecnológico tremendo, como lo ha supuesto nuestra magnífica fragata F-100.

El S-80 inicial era el programa de un submarino convencional “clásico”, que representaba la continuidad de los programas de los S-60 y 70, introduciendo las mejoras tecnológicas y de diseño de los años 90. He entrecomillado el calificativo clásico porque, al igual que sus predecesores, sus requisitos operativos estaban de acuerdo con los cometidos anteriores al final de la Guerra Fría, acentuándose sus capacidades ASW (muy silenciosos, cota máxima superior a la de los S-70, torpedos doble propósito, ...).

En el año 2001 el AJEMA ordenó revisar y elaborar un nuevo documento de Requisitos de Estado Mayor (NSR) del S-80, a la vista de los nuevos cometidos y prioridades de las misiones que demandaba la nueva situación geoestratégica mundial y las probables para el futuro, así como las principales características y capacidades que deberán tener para cumplir con esos cometidos y esas misiones. Por tanto, el programa de construcción de los submarinos S-80 pretende obtener unas unidades adaptadas a las necesidades de la Defensa Nacional, obtenido a partir de unos requisitos operativos deducidos del escenario en el que actuarán, misiones que se le encomendarán y amenazas más probables.

En el documento aprobado se especifica que *“Estas unidades deberán tener un alto grado de nacionalización e innovación tecnológica, ser diseñadas y construidas en España, la mayoría de sus componentes adquiridos de la Industria Nacional, y con los programas de software específicos del Programa en propiedad de la Armada.”*

El “nuevo” S-80 es un submarino diseñado priorizando sus características para llevar a cabo las siguientes misiones principales por orden de importancia:

Ataques selectivos a tierra con misiles de crucero, a larga distancia.

Operaciones de Guerra Naval Especial. Evacuación de no combatientes (NEO). *Combat SAR/TRAP*. Operaciones de minados ofensivos

Protección de fuerzas desembarcadas en operaciones donde no se quiera arriesgar a unidades de superficie propias por presencia de sistemas de defensa de costa, aviación de ataque o misiles antibuque. Contará con misiles antibuque y torpedos pesados de doble propósito y largo alcance, comunicaciones por satélite, red Link e integración en el sistema de mando y control.

Reconocimiento y Vigilancia. Potenciación de los medios de inteligencia del submarino visuales, acústicos, optrónicos y electrónicos, para permitir efectuar operaciones de vigilancia, reconocimiento e inteligencia (*ISR*), y misiones *I&W* con visión en todo tiempo (medios optrónicos) y de la forma más discreta posible gracias a su sistema AIP.

Protección de una Fuerza Naval. Su participación será “integrado” mediante sus comunicaciones por satélite, sistemas de mando y control, sensores y armas de largo alcance, contribuyendo a la defensa ASUW y ASW de la Fuerza Naval.

Disuasión. Proporcionando al Mando la capacidad estratégica de negar su presencia en un escenario determinado cuando efectivamente se encuentra allí, o al contrario, afirmar su presencia cuando se encuentra en cualquier otro lugar; de ahí la importancia de poder contar con un sistema AIP que le haga muy discreto, y que le haga superar las capacidades de los submarinos nucleares a la hora de operar en aguas litorales.

En los presupuestos para este año 2003 hay 6 millones de euros para los principales programas de Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica, principalmente para el sistema AIP, para el sistema de control de plataforma y para el desarrollo del programa, de tal forma que todo estará listo para poder firmarse la Orden de Ejecución del S-80 en este año 2003. Para la factoría de la empresa IZAR de Cartagena, y para otras empresas españolas como ISDEFE, FABA, INDRA o SAES, estoy seguro de que el S-80 representará un

éxito muy similar al que ha representado en el mundo de la construcción naval nuestra F-100.

“Ad Utrumque Paratus” (algunos submarinistas lo traducen como “No toqueis los aparatos”, en una versión ciertamente libre de nuestro lema)

LA TRANSFORMACION EN LA OTAN

Miguel A. FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ

En este artículo se ofrece una visión de lo que significa la transformación de las fuerzas armadas en los EE.UU., de su influencia en la transformación de la OTAN, de la evolución de SACLANT hacia un Mando de Transformación y se apunta su estructura y relaciones.

Sobre el cambio

El cambio en cualquier organización, no sólo en las militares, debe de ser una actitud permanente y no enunciarse como un objetivo a corto plazo. La necesidad de cuestionar cada proceso, cada decisión y sus resultados ha de venir dada por la fluida condición de las circunstancias, por la mudanza de las situaciones, de las condiciones del mercado, de la competencia o de la amenaza y ha de obligar a un revisionismo de carácter permanente y siempre constructivo.

Nuestros ejércitos han experimentado cambios a lo largo de su historia. Quizás un ejemplo próximo fue la reorientación del carácter de las fuerzas de superficie en nuestra Armada orientadas a la lucha antisubmarina, cuando desapareció la amenaza soviética. Y todavía más reciente es la supresión del Servicio Militar Obligatorio que está afectando a las Fuerzas Armadas en su totalidad. Son cambios que se han visto reflejados en los sistemas y recursos, pero en muchos casos han supuesto también un cambio de mentalidad.

Ningún cambio es fácil. Ya Maquiavelo hace varios siglos en “El Príncipe” afirmaba:

*“No hay nada más difícil de emprender,
más peligroso de dirigir,
o más incierto en su éxito,
que la introducción de un nuevo orden de cosas”*

Cambio significa innovación para la cual hay que tener fe en el futuro. La innovación que es fundamento de futuro, no puede alcanzarse a menos que el nivel superior de la organización haya declarado un compromiso inquebrantable hacia su consecución mediante la mejora continua de la eficacia. Sin ánimo de anticipar conclusiones, parece evidente que si cambio significa futuro, habrá que concentrar el esfuerzo en investigación y educación.

Sería demasiado sencillo afirmar que la transformación militar significa simplemente la adquisición de nuevos sistemas de armas, o la supresión de sistemas obsoletos. Es más que eso, es un proceso continuo y una actitud mental que se cifra en tres elementos:

- El intelectual, para que el soldado tenga la agilidad mental necesaria para adaptar sus capacidades a misiones sin precedentes.
- El cultural, pues hay que estimular y recompensar el hecho de que el combatiente asuma riesgos, siguiendo las instrucciones recibidas pero de acuerdo con su propio juicio.
- El tecnológico, ya que la tecnología de la Información será decisiva. El C4ISR (la capacidad de mando, control, comunicaciones, ordenadores, inteligencia, vigilancia y reconocimiento) es el elemento de unión del esfuerzo de transformación.

Transformación militar en los EEUU

Con la desaparición de la amenaza soviética, en los EE.UU. se puso en marcha un ambicioso programa de reducción drástica de instalaciones y personal, pero también de mejora de las capacidades futuras.

Desde el comienzo de este proceso quedó claro que la Transformación sería un proceso continuo, sin fin. Significa un esfuerzo constante de anticiparse al futuro mediante el desarrollo de conceptos, procesos, organizaciones y tecnología. Ahora bien, como todas estas áreas están íntimamente relacionadas entre sí, cualquier cambio que se produzca en una de ellas tendrá un efecto inmediato en las demás.

Los militares en este país, igual que en muchos otros, tratan de hacer la transición de la era industrial a la era de la información, pero

sucede que la reducción de los costes de tecnología de información de gran calidad la hace más accesible a potenciales enemigos que no tienen por qué ser, precisamente, unas potencias económicas. Los EE.UU. no se van a enfrentar necesariamente con competidores de su talla económica en el futuro, pero las Tecnologías de la Información igualan las expectativas de potenciales enemigos. Alguien dijo de forma muy gráfica que como las FAS de los EEUU es la medida de referencia para los demás, si no se transforman, se les proporciona a los adversarios un blanco fijo.

En los EE.UU. se concede un papel relevante a la experimentación, que consideran fundamental para descubrir nuevos conceptos operativos. Admiten la necesidad de asumir riesgos al probar conceptos avanzados, entendiendo que una actitud conservadora no conducirá a ninguna parte, nos anclará en el pasado y no dará respuesta a los retos del futuro.

Constituye un ejercicio de prudencia y equilibrio acertar en la transición de los sistemas heredados a los nuevos desarrollos: la tecnología de la información, las redes y las mejoras de las capacidades de los sensores y armas deben de recibir una prioridad más alta en la asignación de recursos. Antiguos sistemas pesados, con gran dependencia logística de material y personal y basados en una amplia infraestructura de adiestramiento deben de ser los que paguen la factura de las nuevas capacidades fundadas sobre la velocidad de despliegue, el empleo de la fuerza y su sostenibilidad. Estos serán los nuevos baremos por los que medir la eficacia de la fuerza.

La transformación militar hoy en día está basada en las nuevas tecnologías y de entre ellas, quizás la más importante es la "tecnología de la información". El impacto de la información en el campo de batalla se demostró por primera vez durante la operación *Desert Storm*. En ella se emplearon nuevas armas de ataque de gran precisión. Dos años más tarde A. Toffler dijo que las naciones hacen la guerra del mismo modo que crean riqueza. El discurrir por la historia de las armas nos llevaría, a través de los sucesivos cambios y transformaciones por el arco, la flecha, la cota de malla, el caballo, la armadura, la alabarda, la pólvora, la ametralladora, la coraza, el tanque, el avión, el portaaviones, etc. Es bien conocido. La era agrícola y la industrial tuvieron su estilo característico. Hoy, sin embargo, sucede algo todavía no muy bien asumido, vivimos en la era de la información y la guerra estará también basada en la información.

En los EE.UU. las FAS comenzaron desarrollando distintos conceptos para llevar a cabo esta transformación:

- La Navy optó por la *Network-centric warfare* mediante el uso de la tecnología de la información para conectar las fuerzas digitalmente y así multiplicar su conocimiento de la situación, su flexibilidad y eficacia.
- La Fuerza Aérea concentró sus esfuerzos en las *Effects-based operations*, encaminadas a destruir las conexiones entre los distintos elementos de las redes económicas y políticas del enemigo con un mínimo de daños colaterales.
- El Ejército de Tierra apuntó por lo que calificó de “operaciones rápidas y decisivas”, es decir, la llegada rápida al conflicto y la entrada decisiva en acción antes de que el enemigo pueda reaccionar.

El ataque reciente a Irak confirma que estos conceptos se han aplicado por la coalición US-UK y están conformando la nueva forma de actuar de unas fuerzas militares en pleno proceso de transformación.

EEUU versus OTAN

Existe una gran preocupación por la creciente divergencia en capacidades entre los EE.UU. y los demás aliados. Se observa que dicha divergencia irá en incremento a no ser que la OTAN se provea de los mecanismos para actualizarse y renovarse. Esto que se conoce como el bache tecnológico, está acentuado por un desfase intelectual cada vez mayor, si por intelectual se toma el entendimiento de nuevos conceptos bélicos. Si no tomamos medidas será muy difícil llevar a cabo operaciones en coalición en el contexto de la OTAN, pues se verán imposibilitadas por la falta de ese entendimiento común que nos impedirá no sólo poder operar conjuntamente, sino incluso el poder apoyarnos mutuamente.

No hay mecanismos en la Alianza en la actualidad para subsanar esto. El compromiso de la Cumbre de Praga ha dado el primer paso a la transformación mediante una nueva estructura de mando y de fuerza, y una definición de las capacidades necesarias. La respuesta de las naciones ha sido entusiasta, pero la materialización concreta no

es muy esperanzadora. En realidad no hay ninguna autoridad con suficiente poder y peso que asegure la interoperabilidad y la transformación de las capacidades de la Alianza. Es por ello, entre otras razones, por lo que nace la propuesta del “*Allied Command Transformation*” (ACT).

El proceso hacia la transformación en LA OTAN

Como se ha expuesto, la Alianza se enfrenta actualmente a numerosos problemas de redefinición de su misión y sus capacidades. La diversidad en la naturaleza de las amenazas en un mundo cada vez más global, unido a la revolución en la Tecnología de la Información, hace muy difícil predecir el tipo y escala de capacidades militares que serán relevantes en el futuro.

Los ejércitos en la mayoría de los países aliados están sufriendo grandes cambios. Algunos países, como España, pasan de unas Fuerzas Armadas de reemplazo a otras profesionales; otros cambian sus tradicionales ejércitos “territoriales” a ejércitos de “proyección de fuerzas”; casi todos han comprendido que deben de evolucionar de la era industrial a la era de la información. Sin embargo, estos cambios se están llevando a cabo a distintas velocidades y de diferentes modos, lo que hace que la respuesta de la Alianza a esta situación sea muy irregular, debido también a la distinta percepción que las naciones tienen de la amenaza, dando lugar a una creciente y significativa divergencia en las capacidades militares. El hecho es que, aunque se hayan fijado unos objetivos comunes, la respuesta de las naciones no cubre las expectativas al mediar siempre los intereses nacionales. Ha sucedido con las medidas ante la proliferación de Armas de Destrucción Masiva (WMD), el apoyo a Turquía durante el conflicto de Irak o los compromisos de capacidades de la última Cumbre de Praga. En algún momento las naciones han de reaccionar y abrazar decididamente el proceso de Transformación.

Se hace preciso comenzar por los pasos oficiales dados en los EE.UU. para luego encajar lo que está sucediendo en la OTAN.

En Abril de 2002, como consecuencia de los sucesos del 11 SEP 01, se establece el *Unified Command Plan* donde se contemplan las misiones de los Mandos de Combate y las responsabilidades de los Mandos Funcionales, así como la necesidad de contar permanentemente con una seguridad militar nacional.

Entre otras decisiones relevantes se libera al *US Joint Forces Command* de su área geográfica de responsabilidad permitiéndole así concentrarse en la transformación de las fuerzas militares, lo que se haría efectivo el 1 OCT 2002. En este momento relevan al General Kernan, COMJFCOM y SACLANT en su gorra OTAN, por el Almirante (USN) Giambastiani, al tiempo que dejaban SACLANT en manos del Deputy Almirante Forbes (UKN). Se cumplía así la decisión del SECDEF de dedicar al COMJFCOM completamente a sus tareas nacionales liberándolo de cualquier otra tarea. También se manifestó Mr. Rumsfeld en el sentido de no desear un mando OTAN en CONUS con responsabilidades operacionales. Surgieron voces desde la otra orilla del Atlántico y, después del correspondiente período de consultas y la presión diplomática de sus socios europeos para mantener el vínculo trasatlántico, Mr. Rumsfeld accedió a la posibilidad de un mando en su territorio pero dedicado a la transformación de la OTAN y sin responsabilidades operacionales. Por todo ello, el pasado mes de Junio el Almirante Giambastiani asumió su otra gorra como Comandante Supremo del Mando de Transformación (SACT).

En la Declaración de la Cumbre de Praga en noviembre de 2002, como consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre, las naciones de la Alianza deciden realizar un esfuerzo para la transformación y adaptación de la OTAN a la nueva situación. Así, con respecto a la estructura militar, deciden establecer un mando estratégico para operaciones con CG en Bélgica y otro mando estratégico para transformación con CG en los EE.UU. y con presencia en Europa, responsable de la transformación permanente de las capacidades militares y de la promoción de la interoperabilidad de las fuerzas de la Alianza. El 19 de Junio de 2003 se activa el CG del SACT y el 17 de Julio de 2003 se procede al cambio de autoridad del JHQ North, Stavanger, asignándole nuevas tareas para establecer el Joint Warfighting Center. El 8 de Agosto las naciones aprueban el Peace Establishment de los Mandos Estratégicos y el 1 de Septiembre queda establecida la nueva estructura del CG del SACT.

El futuro Mando de Transformación (ACT)

Podemos definir la transformación en el seno de la Alianza, de forma concisa, como el proceso de desarrollo e integración de innovaciones, doctrina y equipamiento con objeto de mejorar la efectividad e interoperabilidad. La transformación es un proceso que comprende la evaluación del futuro teatro de operaciones; la

identificación de los conceptos conjuntos futuros a nivel estratégico; el desarrollo e integración de los nuevos conceptos operacionales, doctrina, organizaciones y capacidades; la experimentación de nuevos conceptos y tecnologías y la implementación de las mejoras en las capacidades militares.

A la hora de definir la idea por la que se configure el futuro Mando de Transformación, se pensó que, para dar una forma coherente a las actividades del ACT, sería preciso establecer una serie de procesos conceptuales ligados entre sí, complementarios a su modo, que se definen a continuación, pero que podrán ser modificados conforme el proceso de transformación madure y así lo aconseje:

Strategic Concepts, Policy and Requirements Identification:

El análisis de los futuros teatros de operaciones servirá de base, en este proceso, para desarrollar conceptos y procedimientos que mejoren las capacidades militares y lograr, además, la interoperabilidad de las fuerzas. De este modo se articula aquí la visión militar de la Alianza a largo plazo, fijando el marco conceptual para el desarrollo posterior de capacidades, se identifican los requerimientos de capacidades a largo plazo, y se estudian soluciones a las carencias operacionales a corto plazo.

Capability Planning and Implementation:

En este proceso se consolida, se valida y se da prioridad a los requerimientos establecidos anteriormente, se promueve la implementación de capacidades financiadas nacional o multinacionalmente mediante el adecuado proceso de planeamiento. También se contribuye a la rápida puesta en práctica de medidas urgentes para contrarrestar las carencias operacionales a corto plazo.

Joint and Combined Concept Development, Experimentation, Assessment and Doctrine:

Este proceso promueve la integración de las capacidades combinadas y conjuntas para mejorar la eficacia e interoperabilidad de la Alianza. Para ello:

- Crea, desarrolla y armoniza los conceptos conjuntos y combinados.
- Conduce y sincroniza los experimentos de conceptos combinados y conjuntos y evalúa sus resultados con objeto de obtener soluciones innovadoras.

- Estudia y evalúa los ejercicios y operaciones, y recopila lecciones aprendidas con objeto de mejorar la efectividad de los mandos y fuerzas OTAN, e introduce estas lecciones en el proceso de la transformación.
- Determina las necesidades doctrinales que garanticen la comprensión y aplicación de conceptos, tácticas, técnicas y procedimientos adecuados.

Future Capabilities Research and Technology:

ACT estará presente, facilitará los programas de trabajo científico o coordinará todos aquellos programas de investigación y tecnología en apoyo de la transformación de capacidades militares, en estrecha colaboración con el USJFC, de otras organizaciones nacionales y de las distintas Agencias de la OTAN.

Joint Education and Training:

Como se afirmaba anteriormente, la clave es investigación y educación. Es preciso, por lo tanto, educar y adiestrar al personal en los nuevos conceptos y doctrina conjunta en procedimientos, y en todo lo que signifique interoperabilidad. Esta misión será dirigida por el ACT en estrecha cooperación con centros y escuelas de la OTAN e instituciones nacionales y multinacionales.

Estructura del ACT

Para tener éxito en la transformación de las capacidades militares de la Alianza, el ACT necesita establecer relaciones con numerosas entidades externas, y esto ha de realizarse mediante el uso de la Tecnología de la Información en el desarrollo de una red robusta que facilite el control, la comunicación y transmisión de directivas y la realimentación necesaria.

Se debe establecer una relación sólida con el USJFC basada en nuestras mutuas capacidades. Esta relación garantizará el poder trabajar de igual a igual, de modo que a ambos lados del Atlántico se perciba la existencia en Norfolk de un Cuartel General Estratégico Aliado independiente pero ligado al Mando similar en los Estados Unidos, y obteniendo los beneficios de dicha relación. Para ello el nuevo ACT HQ deberá ser conjunto y atraer a personal muy cualificado. Este proceso ya ha comenzado con recientes nombramientos.

El HQ debe ser suficientemente pequeño como para tener capacidad de respuesta rápida, pero tener también suficiente peso y fuerza para tener credibilidad al operar mano a mano con el USJFC. Asimismo debe ser capaz de hacer uso eficiente de los recursos asignados y de cumplir su misión satisfactoriamente.

No se busca una sub-estructura complicada que pueda diluir la responsabilidad, comprometer nuestros objetivos o disipar nuestra energía. Los nuevos elementos clave, con base en Europa, son un Staff Element en Bélgica dedicado principalmente al Defence Planning, un Joint Warfare Centre en Noruega, un Joint Force Training Centre en Polonia y el actual Joint Analysis and Lessons Learned Centre en Portugal. Por último, y bajo control directo de SACT se encuentra el Undersea Research Centre. Todos éstos se complementarán con otras Agencias ya existentes y organizaciones tales como el Research and Technology Organisation (RTO) y la NATO Command Control and Consultation Agency (NC3A), con las cuales se están estudiando nuevas relaciones. Para la NC3A se propone tomar el control del Scientific Program of Work. Con respecto al NATO School of Oberammergau inicialmente se tomará el puesto de Chairman of the Board of Advisers, y se discutirá el futuro a largo plazo.

CUARTEL GENERAL DEL ACT: localizado en Norfolk, EE.UU., en las actuales instalaciones de SACLANT y tendrá una relación muy directa con el USJFCOM. Actuará como punto focal de la OTAN en lo que se refiere a conceptos combinados y conjuntos, investigación, tecnología, educación y adiestramiento. En el CG se optimizará y promoverá el proceso entero de transformación , pero tendrá una representación en el CG de la OTAN.

STAFF ELEMENT: en Mons, Bélgica, se localizará el elemento del CG del ACT y que servirá de enlace con el IMS, IS, ACO, las naciones y varias agencias, organizaciones y escuelas, principalmente para temas de planeamiento de defensa y de recursos, pero también como necesario elemento de unión en otros procesos de transformación como CDE, educación, JWC.

EL JOINT WARFARE CENTRE (JWC): bajo la dependencia directa del ACT estará basado en Stavanger, Noruega, con objeto de promover y conducir el análisis y la experimentación combinada y conjunta, los desarrollos doctrinales necesarios para alcanzar las capacidades necesarias y la interoperabilidad de las fuerzas. Apoyará

al ACT con sus medios para simulaciones y modelos operacionales. Coordinando con el JALLC, localizado en Portugal, aprovechará las lecciones aprendidas introduciéndolas en la red del proceso de transformación. El JWC llevará a cabo adiestramiento y el desarrollo de los nuevos conceptos y doctrina para los staffs, en particular, la NATO Response Force y el Combined Joint Task Forces (CJTF). Se adiestrará a estos CG en las más modernas tecnologías de combate, se les invitará a experimentar los nuevos conceptos y llevar a cabo adiestramiento simulado por ordenador, dirigido por personal experimentado. Se desarrollarán de inmediato “lecciones aprendidas” de operaciones y ejercicios, y se introducirán en el adiestramiento. Aquí es donde se logrará la interoperabilidad de la OTAN entre aliados y Pfp’s.

EL JOINT FORCE TRAINING CENTER (JFTC): en Bydgoszcz, Polonia, asistirá al ACT y ACO en el adiestramiento táctico en ambientes conjuntos. Se espera que sea el centro que lleve a cabo el adiestramiento y la validación de la NRF, así como donde se efectúen los experimentos. Su forma definitiva está aún por determinar.

EL JOINT ANALYSIS AND LESSONS LEARNED CENTER (JALLC): ya establecido en Lisboa, Portugal. Tiene como misión el análisis de las “lessons learned” de ejercicios y operaciones, y contempla el envío de personal al campo de operaciones. Asiste a ambos mandos estratégicos y es una herramienta importantísima en lo que afecta a doctrina, prácticas y adiestramiento.

EL UNDERSEA RESEARCH CENTER: basado en La Spezia, Italia, seguirá llevando a cabo investigación no duplicada con programas nacionales, integrando los esfuerzos de las naciones que apoyan estas investigaciones subacuáticas.

ESCUELAS: otros centros que tendrán una relación muy robusta con el ACT serán los dedicados a la educación y formación de líderes y especialistas. ACT será responsable de que su formación esté de acuerdo con los requisitos de transformación que se establezcan, coordinando programas, y supervisando la educación militar combinada y conjunta de los individuos para asegurar la adopción de ideas respecto a transformación.

CENTROS DE EXCELENCIA (COE): Estos centros son financiados por las naciones. Su utilización debe ser coherente con el esfuerzo de la OTAN, pero en el futuro pueden y deben promocionar

la mejora de determinadas capacidades en la Alianza y en los países PfP. Está prevista la creación de un Centro para “Maritime Interdiction Operations” en Grecia.

Consideraciones finales

El proceso de transformación ha comenzado. Con la activación del SACT el pasado 19 de Junio de 2003 se ha restablecido el enlace con el USJFC, cuando su Comandante adquirió la “doble gorra” como “Supreme Strategic Commander” de la OTAN. Las responsabilidades operacionales de SACLANT se han transferido a SHAPE. La nueva estructura del CG se ha implementado el 1 de Septiembre, y ya hay un PE provisional. Ya se ha contemplado en el plan de implementación a medio plazo la construcción de infraestructura para el JWC y el JFTC. Se ha llevado a cabo un seminario en el JWC de Stavanger sobre “Observaciones iniciales en la guerra de Irak”, con objeto de desarrollar lecciones aplicables a la conducción de futuras operaciones por parte de la OTAN. Y en el momento de redactar este artículo, se está liderando un “Juego de la Guerra” para las Ministeriales del próximo 18 de Septiembre.

Pero también hay muchos otros problemas de importancia capital para una transformación real en el puro ámbito militar de la Alianza que necesitarán ser atendidos paralelamente:

- La diferencia entre el compromiso declarado por las naciones con respecto a determinadas actividades o programas y la impotencia de financiarlos adecuadamente con el Nato Military Budget. Se ven actualmente en peligro los ejercicios CBRN, con Rusia y Ucrania, con los PfP y el Diálogo Mediterráneo.
- La aprobación de paquetes de capacidad (CP) para la realización del concepto de CJTF, así como la optimización del proceso de planeamiento de Defensa hacia algo más eficaz y enfocado a conducir la transformación de las capacidades de la Alianza.
- El SPOW, programa científico de trabajo, que se ha quedado corto en 13 millones de euros, con lo que proyectos muy importantes se quedan sin financiar para 2004.
- La necesidad de mejorar el “Integrated Resource Management”. Los tres pilares del NSIP, O&M y personal necesitan de una coordinación, priorización e integración.

Como se ve, también estos aspectos afectan al ámbito del ACT de un modo u otro. Es importante que la Alianza dote al Mando de Transformación de los recursos necesarios para cumplir su misión de diseñar las capacidades futuras de las fuerzas de la Alianza y asegurar su interoperabilidad.