

¿QUO VADIS POSEIDÓN?

Samuel MORALES MORALES



N el discurso de los embajadores atenienses en el Senado de los lacedemonios narrado por Tucídides en su obra *Las guerras del Peloponeso*, estos exponen: «Viéndose claramente en esto que las fuerzas y el hecho de toda Grecia consistían en la armada naval, socorrimos con tres cosas, las más útiles y provechosas que podían ser, a saber, con gran número de naves, con un capitán sabio y valeroso, y con los ánimos osados y determinados de muy buenos soldados... y esto sin duda fue causa de la salvación de toda Grecia».

Tucídides escribe la historia de la guerra del Peloponeso, y cuanto en los asuntos interiores y exteriores de los Estados no atañe a esta lucha queda excluido de su libro, pero incluye en cambio todo lo que puede afectar a la guerra. En su modelo de hacer historia abordó de forma efectiva la importancia de la política durante el conflicto, la complejidad de las alianzas y la diplomacia, la relevancia de la armada naval y la relación entre la guerra marítima y la terrestre: «Tales fueron las fuerzas de mar de los griegos, así en tiempos antiguos como en los cercanos, y los sucesos de su guerra por mar. Los que se unieron a ellos adquirieron gran poder, renta y señorío de las otras gentes; porque navegando con armada sojuzgaron muchos lugares, mayoritariamente aquellos que tierra no suficiente, es decir, estéril y no abastecida y falta de las cosas necesarias... Por tierra ninguna guerra fue de importancia, porque todas las que se hicieran eran entre comarcas y vecinos».

Conscientes como eran de la importancia del entorno marítimo, los griegos tenían una gran cantidad de dioses del mar. Platón llegó a decir que eran como ranas sentadas en torno a un estanque, ya que sus muchas ciudades abrazaban estrechamente la costa mediterránea, desde el continente helénico hasta Asia Menor, Cirene, Sicilia y el sur de Italia, lo que provocó una rica variedad de divinidades marítimas.

La importancia actual de este dominio surge con renovado ímpetu tras el retorno de la geopolítica en su versión más clásica a las relaciones internacionales, después de lo que pareció ser una era posmarítima durante las guerras

de Irak y Afganistán. De forma genérica, al dominio marítimo se le puede aplicar la regla de «setenta, ochenta, noventa»: el 70 por 100 del planeta está formado por mares y océanos, el 80 por 100 de la población mundial se concentra en la zona litoral y el 90 por 100 del comercio mundial se desarrolla a través de las líneas de comunicación marítima. En este artículo se analiza, a modo subjetivo, la importancia del dominio marítimo en el marco geopolítico actual y su relevante papel en los conflictos futuros.

Un dominio en evolución

El siglo XXI comenzó con un gran optimismo, sustentado en ideas como el «aplanamiento del mundo» y «el final de la historia» que fueron proclamadas por pensadores como Friedman y Fukuyama sobre la base de que las divisiones históricas y geográficas eran irrelevantes, y que el libre mercado y el estilo de vida occidental marcaban el punto de destino de la evolución socio-cultural a nivel mundial.

Tras haber alcanzado la segunda década del presente siglo, el mundo se muestra como más complejo, global y multipolar. Esta transformación está dominada por una miríada de dinámicas, algunas menos evidentes que otras y por lo tanto más difíciles de identificar correctamente. Esta evolución global representa desafíos que enfrentar, pero también oportunidades que explotar en el dominio marítimo. Fenómenos como la globalización, que fomenta el incremento de los flujos comerciales, así como el auge de una mayor competencia, influirán en la conformación de este dominio, en el que tendrán reflejo las tensiones entre actores estatales, pero también entre estos y los actores no estatales, fundamentalmente los de carácter violento.

Los mares y océanos representan un desafío y una oportunidad en esta evolución para todos los actores concernidos, ya que constituyen una verdadera autopista para el comercio internacional. Además, solo un limitado número de países puede llevar a cabo operaciones militares en alta mar o proteger una flota mercante; flotas que normalmente navegan bajo pabellones de países que no disponen de esas capacidades militares, fenómeno que se extendió después de la Primera Guerra Mundial y que rompió el vínculo entre el Estado y la protección de los buques mercantes que databa de la época de la antigua Grecia (1). Esta vinculación significaba que poder naval, poder económico y capacidad marítima estaban unidos, relación que

(1) Según datos de 2013, los dos países con mayor número de buques mercantes por tonelaje eran Grecia, con el 15,2 por 100 del total, y Japón, con un 13,9 por 100; y las tres principales compañías de transporte marítimo tienen su sede en Dinamarca (Maersk), Suiza (MSC) y Francia (Grupo CMA CGH).

fue puesta de manifiesto por el estratega estadounidense Alfred Thayer Mahan.

Además, la evolución en curso en este dominio se verá influida por el desarrollo de tendencias, como la situación económica, la evolución demográfica y el desarrollo tecnológico. En primer lugar, el previsible resurgimiento de áreas de influencia geoeconómicas que podrían llegar a imponer restricciones comerciales en base a un concepto de «suma cero» entre los diferentes actores tendría una gran influencia en un dominio que alberga gran parte de los flujos comerciales internacionales.

En la actualidad, los flujos comerciales intrarregionales superan en importancia a los interregionales. El 71 por 100 del total del comercio marítimo en Europa se desarrolla entre países europeos, en Asia constituye el 53 por 100 del total y el 49 por 100 en Norteamérica. Sin embargo, este fenómeno es menos evidente en Latinoamérica, Oriente Medio y en la Comunidad de Estados Independientes. A medio plazo, influirán en estos flujos las tendencias geopolíticas, convirtiéndose Asia en el centro de gravedad del comercio marítimo sobre la base de los flujos comerciales intrarregionales e interregionales entre Asia con Oceanía, Latinoamérica y Oriente Medio.

Ahora bien, un somero análisis de uno de los múltiples productos que se mueven cada día a través de los mares y océanos, como el crudo, ilustra la vulnerabilidad del transporte marítimo: de los 86 millones de barriles de petróleo que se transportan diariamente, unos 40 millones van a través de rutas marítimas conocidas, algunas de ellas fáciles de interceptar por parte de actores estatales y no estatales. Esta potencial vulnerabilidad requiere el fomento de la colaboración entre organizaciones y países concernidos. En este sentido, el fomento y la mejora de la coordinación entre agencias dentro de los Estados, el desarrollo de acuerdos, protocolos y convenciones internacionales relacionadas con el dominio marítimo y el incremento de la formación han sido dinámicas que se han mostrado como altamente efectivas durante los últimos años.

En segundo lugar, la evolución de la demografía afectará al dominio marítimo. El crecimiento de la población contribuirá a un incremento estimado para 2030 del 40 por 100 en la demanda de energía. Este aumento será enfrentado en gran medida gracias al empleo de fuentes energéticas autóctonas, entre las que se encontrarán la energía eólica marítima y la de los mares —la transportada por las olas del mar, las mareas, las corrientes— y la generada por la diferencia térmica entre la superficie y el fondo marino. Así, el libre acceso a los recursos marinos, la libertad de navegación y la adecuada protección del comercio marítimo son pilares fundamentales no solo para alcanzar un dominio marítimo seguro y estable, sino también para asegurar gran parte del desarrollo y prosperidad de nuestras sociedades, lo que confiere una nueva dimensión estratégica a este dominio.

En tercer lugar, el desarrollo tecnológico también influirá de forma notable en la evolución del dominio marítimo. De forma general se puede afirmar que durante el siglo XXI las principales evoluciones en las capacidades de las flotas

mercantes y de las marinas de guerra se han producido en los sistemas relacionados con la tecnología de la información y las comunicaciones, más que en el diseño de los buques, los sistemas mecánicos de estos o en la organización de las dotaciones. La evolución iniciada desde sistemas mecánicos hacia electromecánicos, y desde estos a electrónicos, es un proceso que continuará durante los próximos años. Esta transición generará flotas más complejas e integradas, con crecientes niveles de autonomía y autosuficiencia, cuya evolución en el número de unidades será heterogénea, observándose una caída de las unidades en los países occidentales y un notable incremento en los países de Asia.

Nuevos desafíos, viejos actores

La adecuada comprensión de cómo afectará la evolución de las antedichas tendencias en el dominio marítimo resulta imprescindible a la hora de planear las necesidades de capacidades navales requeridas a medio plazo para poder enfrentar los principales desafíos presentes en este dominio y que, de forma genérica, pueden agruparse en tres categorías: el abuso por parte de actores estatales sobre la libertad de navegación, las actividades de los actores no estatales de carácter violento en la mar y el impacto de los desastres naturales. Además, se puede afirmar que los riesgos cuyo origen se sitúa en los actores no estatales de carácter violento derivan principalmente de una falta de control en las zonas litorales, de la debilidad económica y política de algunos países, del deficiente desarrollo económico y de la existencia de conflictos de bajo nivel.

Con relación a los actores estatales, Rusia y China constituyen la mayor incógnita de cara al futuro. La Marina de Guerra rusa puede ser considerada hoy en día como heredera de la soviética. Su principal objetivo es proporcionar capacidad de disuasión a través del potencial lanzamiento de misiles balísticos armados con cabezas nucleares desde su flota de submarinos. Las unidades de superficie tienen como principal cometido la protección de los submarinos y la defensa de las aguas territoriales.

Con respecto a la proyección del poder naval sobre tierra, su capacidad es limitada, aunque las acciones desarrolladas durante el conflicto sirio han mostrado una mejora de esta capacidad. Además, cabe destacar por sus implicaciones geopolíticas el mantenimiento de la presencia en las regiones árticas. Por otra parte, durante los últimos años se ha observado una tendencia a la actuación conjunta con el resto de fuerzas armadas rusas, en línea con las lecciones aprendidas tras el conflicto de Georgia en 2008.

A medio plazo existe un programa de modernización con el horizonte de 2020, pero no parece realista considerar que se pueda alcanzar en su totalidad debido, entre otros aspectos, a la falta de acceso a turbinas de gas desde que se

inició el conflicto con Ucrania, ya que estas eran producidas en ese país. De igual manera también existe un programa de renovación previsto para 2050 del que apenas se conocen detalles. En cualquier caso, la falta de recursos económicos y de capacidad industrial hacen albergar dudas sobre su eventual desarrollo con éxito. En consecuencia, se puede considerar que a corto y medio plazo la Marina rusa continuará centrada en los objetivos de disuasión y defensa de las aguas territoriales, manteniendo unas limitadas capacidades de proyección del poder naval sobre tierra.

En el caso de China, la publicación de su *Estrategia Militar* en mayo de 2015 supuso una verdadera revolución en la concepción sobre el empleo de la Marina de Guerra del Ejército Popular Chino. Con este documento, el Ejército Popular ha mostrado una ambición más global, que incluye su proyección a través del dominio marítimo. Ante los nuevos desafíos a los que se enfrenta China más allá de su territorio, la *Estrategia* proporciona directrices a la Marina del Ejército Popular para que de forma progresiva dirija su esfuerzo desde un concepto de empleo orientado a la defensa de las aguas territoriales hacia otro que combine la defensa de estas y la acción en las aguas internacionales, todo ello con el fin de contribuir a proteger los intereses nacionales más allá del propio territorio, a la vez que se constituye una estructura de fuerza eficiente, multifuncional y que fomente el carácter conjunto. Con esta intención, la Marina del Ejército Popular orientará sus esfuerzos a desarrollar sus capacidades de disuasión estratégica y actuación conjunta e integral.

La importancia conferida por China al entorno marítimo se hace patente cuando la *Estrategia Militar* concluye que el tradicional modo de pensamiento que identificaba el entorno de las operaciones terrestres como prioritario debe abandonarse en beneficio de la importancia que posee la protección de los intereses y derechos territoriales en la mar, e instituye como una necesidad para el país el desarrollo de unas capacidades marítimas en consonancia con la salvaguarda de su Seguridad Nacional, intereses, soberanía y derechos marítimos, proporcionando seguridad a las líneas de comunicación marítima y a los intereses nacionales fuera de territorio nacional, todo ello con el objeto de convertir a China en una potencia marítima.

En cuanto a los actores no estatales, las organizaciones terroristas suponen el mayor riesgo en el dominio marítimo, aunque no pueden obviarse los efectos de los tráfico ilícitos de todo tipo desarrollados por las redes de crimen organizado. De acuerdo con los datos contenidos en las diferentes bases de datos sobre terrorismo, la incidencia de este fenómeno en el dominio marítimo oscila entre el 1 y el 2 por 100. Sin embargo, los ataques sobre el USS *Cole* (DDG-67) en 2000, el M/V *Limburg* en 2002, el USS *Ashaland* (LSD-48) y el USS *Kearsage* (LHD-3) en 2005 y el M/V *Star* en 2010, así como el frustrado sobre la fragata paquistaní PNS *Zulfiqar* (FFG-251) en 2014, con la intención de atacar con su armamento a buques de la Marina estadounidense surtos en el

puerto de Karachi, han demostrado tanto la capacidad como la voluntad de estas organizaciones para actuar en el dominio marítimo.

De igual forma, existen indicios que hacen pensar que Daesh podría haber utilizado el mar Mediterráneo para realizar la transferencia de medios y personal desde Oriente Medio hacia Libia, utilizando para ello buques de pequeño porte con destino a la ciudad portuaria de Misrata, a los que previamente habrían transbordado en aguas internacionales.

En suma, no cabe duda de que los objetivos marítimos proporcionan a las organizaciones terroristas un carácter menos icónico que los aéreos. Además, representan mayores dificultades que las acciones sobre objetivos de transporte terrestres. Estas características permiten explicar la persistencia por parte de estas organizaciones sobre los objetivos aéreos y la continuidad de las acciones sobre objetivos terrestres. Con todo, según el investigador de la Universidad de Halifax Peter Hayden, una acción terrorista de grandes dimensiones en el dominio marítimo es inevitable, es solo cuestión de determinar dónde y cuándo. De esta forma, la hipótesis más probable, y también la de mayor impacto, se centraría en una acción terrorista orientada a la desestabilización económica.

Las capacidades navales en un entorno en evolución

En un entorno con una alta dosis de incertidumbre, donde las relaciones entre actores estatales y no estatales fluyen de forma muy dinámica, las capacidades navales incrementan su valor militar y político debido a las oportunidades que presentan como facilitadoras del acceso geográfico, manteniendo el respeto de la legalidad internacional y minimizando los acuerdos necesarios con terceros países o la exposición previa en zonas de conflicto.

En este sentido, las capacidades navales permiten reaccionar ante un entorno incierto mediante la adaptabilidad y la convergencia, proporcionando posibilidades de actuación en todo el espectro del conflicto, desde actividades de presencia y diplomacia naval hasta la proyección del poder naval sobre tierra. El empleo de estas capacidades siempre tendrá un objetivo fundamental y prioritario: la protección física de la integridad territorial, que se alcanzará, fundamentalmente, a través de la proyección del poder naval, la disuasión, el control del espacio aéreo y ultraterrestre y la provisión de ayuda humanitaria.

Aunque en los últimos años fenómenos como la piratería y el terrorismo han centrado el debate sobre la seguridad marítima, aspectos como la carrera de armamento, las aspiraciones de nuevos actores emergentes, la lucha por el acceso a los recursos, el control de las rutas marítimas y la dependencia del ciberespacio influirán decisivamente sobre esta dimensión de la seguridad en los próximos años. Todas estas realidades tendrán un claro reflejo tanto en las flotas mercantes como en las marinas de guerra, aunque quizás las más

disruptivas sean la proliferación de capacidades de negación de área y/o acceso y la gran influencia del ciberespacio sobre los nuevos sistemas; dinámicas cuya evolución en los próximos años podría avocarnos a una verdadera revolución en los asuntos marítimos.

Por una parte, el concepto de negación de área y/o acceso se centra en evitar el acceso de las fuerzas de un determinado país a un potencial teatro de operaciones con la intención de limitar la capacidad de estas de proyectar su poder sobre tierra. En el dominio marítimo este concepto está directamente relacionado con el ciberespacio, ya que en los últimos años los sistemas desarrollados tienen una gran dependencia de este dominio. Esta tendencia no variará a corto o medio plazo, sino que previsiblemente aumentará.

Por otro lado, el ciberespacio es un dominio con características críticas que influyen sobre el marítimo, ya que en su seno se desarrollan los intercambios de información. Además, en el ámbito militar facilita el funcionamiento de los sistemas de mando y control, la difusión de la inteligencia y el empleo de las armas de precisión. Por todo ello, tanto las flotas mercantes como las militares deben proteger el libre acceso y empleo al ciberespacio para garantizar su efectividad en el mar.

Así, la vinculación entre los dominios marítimo, cibernético, aéreo y el espacio ultraterrestre constituirán un reto para las marinas de guerra modernas, que deberán afianzar la integración y protección de todos estos dominios para enfrentar de forma efectiva a un adversario con capacidades de negación de área y/o acceso. Esta actuación en distintos dominios requiere de forma inevitable del fomento de la acción conjunta para incrementar la resiliencia de las capacidades propias mediante el máximo empleo de las del resto de las fuerzas armadas, dando lugar a una interdependencia de la fuerza conjunta que facilitará el planeamiento y conducción de operaciones de carácter distribuido de forma simultánea en estos cuatro dominios.

A pesar de ello, no debe obviarse que en determinadas circunstancias la redundancia de capacidades críticas es un factor que requerirá el sacrificio de la eficiencia frente a la eficacia y la adaptabilidad. Mantener la libertad de acceso y empleo a estos dominios, incluso en condiciones en las que las comunicaciones pueden llegar a ser interrumpidas o degradadas obligando a operar exclusivamente en zonas restringidas, constituye un elemento indispensable para desplegar, sostener y apoyar de forma efectiva el empleo de las fuerzas expedicionarias a través del control de las líneas de comunicación marítima, con el objeto de desarrollar cometidos de disuasión, operaciones expedicionarias o de proyección de fuerza.

Otro aspecto de interés vendrá determinado por el empleo de herramientas no convencionales orientadas a influir en la Seguridad Marítima. Una primera aproximación a esta tendencia viene determinada por el creciente empleo de medios no militares —guardacostas— con la intención de coaccionar a terceras partes, pero también comienza a hacerse evidente la ejecución de activida-

des planeadas, coordinadas y controladas de forma centralizada, que incluyen tanto acciones convencionales como no convencionales, llevadas a cabo por actores militares y no militares, la guerra híbrida.

Estas acciones están orientadas a incrementar la ambigüedad de las acciones desarrolladas con el objetivo de dificultar los procesos de decisión propios y ralentizar la coordinación para la provisión de respuestas efectivas. Según el almirante estadounidense James G. Stavridis, estas actuaciones se desarrollarán fundamentalmente en el entorno de las aguas territoriales a través del empleo de una variedad de plataformas civiles armadas tanto con armamento letal —cañones, misiles y minas— como no letal —emisores sónicos o de alta intensidad energética, cañones de agua, etc.— y con capacidad de desplegar sonoboyas y vehículos controlados remotamente para obtener información de interés. Todo ello controlado y coordinado bajo una estructura de mando y control unificada.

Finalmente, es necesario tener en cuenta que todos estos desafíos deberán ser contemplados al referirnos a la proyección del poder naval sobre tierra en la zona litoral, una acción que requerirá cada vez en mayor medida de una fuerza conjunta interdependiente donde, como ya se ha comentado, las opciones de acceso a la zona litoral se sustenten en la suma de capacidades que permitan operar de forma simultánea en los cuatro dominios antedichos.

Desde una perspectiva anfibia, la presencia de capacidades de negación de área y/o acceso representa un cambio de paradigma al que las fuerzas anfibas deberán adaptarse, sumando al imprescindible elevado nivel de alistamiento capacidades para operar en entornos más dispersos, con medios más ligeros que faciliten su proyección y con organizaciones operativas más flexibles y capacidad de actuación en todos los dominios. Además, será necesario incrementar las capacidades de apoyo de fuegos, incluidas las de los buques anfibs, sobre la zona litoral y la distancia desde la que operan los medios de proyección aéreos y de superficie. De otra forma, los efectos que proporcionan las unidades anfibas podrán ser neutralizados por los adversarios en posesión de esta capacidad.

Conclusiones

El dominio marítimo forma parte de un conjunto de cuatro escenarios que solo pueden ser entendidos bajo una relación de interdependencia: el marítimo, el espacio aéreo, el ultraterrestre y el ciberespacio. Esta interconexión, junto a parámetros como la globalización, el cambio climático y la transición desde la era industrial a la de la información constituyen las claves de la complejidad futura en este dominio. En suma, un dominio donde la tecnología se puede convertir en el elemento capaz de facilitar el control o negación del mar.

Con el transcurso de los años se ha pasado de coordinar las acciones entre las diferentes capacidades actuantes en el dominio marítimo a ejercer la coordinación entre ellas, para posteriormente sincronizar su actuación de forma integrada. Ahora bien, ante los nuevos desafíos emergentes, será necesario fomentar la interconexión y la interdependencia para garantizar el libre acceso y empleo en todos los dominios concernidos.

Por consiguiente, las operaciones en el ciberespacio con el objetivo de garantizar el libre acceso y empleo de este dominio por parte de todos los usuarios serán uno de los mayores retos a los que se enfrentarán las marinas de guerra frente a los adversarios que desarrollen tácticas de negación de área o acceso. El esfuerzo principal propio se centrará en mantener la libertad de movimiento propia y degradar la libertad de acción del adversario.

Por otra parte, la compleja naturaleza de las amenazas presentes en el dominio marítimo requiere del intercambio de información entre agencias nacionales e internacionales de forma precisa y oportuna. Por lo tanto, aspectos como la voluntad política, el progreso del impacto tecnológico y la evolución económica ejercerán una gran influencia sobre las estrategias marítimas.

A corto y medio plazo los principales puntos de interés en el dominio marítimo, derivados de los factores analizados en este artículo, se situarán fundamentalmente en el mar Báltico, el mar Negro, el Mediterráneo Oriental, el golfo Pérsico y el Sudeste Asiático. Especial interés desde el punto de vista de la seguridad continuará manteniendo el mar Mediterráneo, que representa un puente estratégico para la seguridad de la Unión Europea. Este constituye una frontera natural de Europa con Asia y África, además de política y cultural entre Oriente y Occidente, pero también entre el creciente arco de inestabilidad que se está conformando en la franja geográfica que se extiende desde Oriente Medio hasta la región Sahel-Magreb con Europa.

En conclusión, estas características conforman al mar Mediterráneo como un auténtico «talón de Aquiles» de la seguridad europea y nacional por su potencialidad como origen de conflictos de todo tipo. Su configuración como un mar cerrado le hace propicio a una potencial interrupción de las líneas de comunicación marítima como causa de accidentes o ataques de actores no estatales de carácter violento. Esta eventual incidencia tendría menos impacto sobre el estrecho de Gibraltar que sobre el canal de Suez o los estrechos del Bósforo, donde la vulnerabilidad aumentaría debido a lo reducido de sus dimensiones.



Ejercicio MARSEC-17. Gestión de una emergencia de salud pública declarada en un buque.
Foto: www.flickr.com/photos/armadamde/.