



EL PROBLEMA DE LOS TRES CUERPOS. REFLEXIONES SOBRE EL PODER NAVAL EN LA ERA DEL DRON

Si me dieran mil millones de libras para defensa naval, me los gastaría en varios miles de drones aéreos.

Prithviraj Varma, personaje ficticio de la serie *El problema de los tres cuerpos*.

Juan RODRÍGUEZ GARAT



(retirado)

El poder de la televisión



alguno le extrañará que encabece estas líneas con las palabras de un personaje de ficción. Y aún más si está tan equivocado como el capitán de fragata británico al que algún guionista desaprensivo obligó a decir cosas que hubieran supuesto su condena al ostracismo en la Royal Navy: que su barco —un moderno destructor *Tipo 45*— estaba diseñado para los conflictos del siglo XX y que, si pudiera elegir, habría preferido adquirir unos miles de drones por el mismo dinero.

Sin embargo, defenderé mi elección: ¿quién no ha leído citas de Don Quijote? Él también era un personaje ficticio que con sus juicios, unas veces disparatados y otras certeros, nos ha dado infinidad de lecciones. La televisión, como en su día contribuyó a hacer la literatura, tiene el poder de transformar la sociedad. La diferencia entre Cervantes y algunos guionistas de hoy no está en lo que hacen, sino en el acierto con que lo hacen.

El Manco de Lepanto, que había sido soldado en nuestros gloriosos tercios, demostró que comprendía la guerra escribiendo párrafos inolvidables sobre ella. En cambio, el guionista de *El problema de los tres cuerpos* dogmatiza de oídas. Pero, precisamente por eso, sirve de caja de resonancia de la sociedad. Su personaje repite lo que se dice por ahí... y, por desgracia, más que se dirá después de haberlo oído.

¿Cómo contrarrestar la capacidad desinformadora que tiene la televisión en defensa del poder naval, razón de ser de la Armada? No será quedándonos en casa, desde luego. Es necesario un esfuerzo pedagógico para explicarnos lo que, ocupados en miles de cosas, casi siempre dejamos para otro día. Como el lector puede imaginar, éste es el único propósito de este artículo, porque ¿qué sabrá un almirante retirado del problema de los tres cuerpos?

De Mahan al estrecho de Taiwán...

Los seres humanos vivimos en la Tierra y respiramos aire. Los dominios terrestre y aéreo son parte de nuestra naturaleza desde la noche de los tiempos, aunque en el segundo hayamos sido meros espectadores hasta que hace poco más de un siglo aprendimos a volar. La mar, en cambio, ha habido que conquistarla paso a paso y, si pensamos en sus profundidades, aún no hemos terminado la tarea. Quizá por eso entendemos peor todo lo que la rodea, incluido, desde luego, el poder naval.

Sólo el desierto doctrinal que le precedió puede explicar la importancia histórica de Mahan, un marino norteamericano al que todo el mundo cita a pesar de que fue un escritor mediocre, un historiador parcial y un *hater* de lo hispano. Tuerto en el país de los ciegos, Mahan emprendió una tarea que no tenía precedentes: la de codificar el poder naval. El resultado fue una doctrina estratégica que tenía por objeto el dominio del mar, por instrumento la batalla decisiva y por finalidad la posesión de las rutas comerciales (1).

(1) En realidad, la doctrina de Mahan era más comprehensiva que creativa. Mucho antes que él, el corsario inglés Walter Raleigh ya había escrito: «Quien manda en la mar manda en el comercio; quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, el mundo entero». El mérito de Mahan no está en la originalidad de sus ideas, sino en su capacidad de convencer a muchos gobiernos de su época —y sobre todo al norteamericano— de que necesitaban un poder naval.

En su libro más determinante, *La Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783*, lo que en definitiva se atrevió a proponernos era *un poder naval centrado en la mar*.

¿Tenía razón Mahan? Pocos reparos se le podrían haber puesto en el momento en que formuló su doctrina. La mar había sido decisiva en muchas de las guerras de la humanidad. En la época de la vela, las potencias navales solían aprovechar su superioridad para bloquear puertos hostiles y proteger o dificultar el transporte de tropas por vía marítima. Pero, piedra contra madera, los navíos de línea no podían enfrentarse a las fortalezas del enemigo. Lo de Méndez Núñez en El Callao sólo podía tener sentido en el campo del honor, y ésa es una dimensión que se ha perdido en las modernas opera-



Casto Méndez Núñez.
(Fuente: www.wikipedia.org)

ciones militares... aunque ¿quién sabe? Quiero creer que sobreviven algunos de sus rasgos entre el fango, casi siempre hecho de mentiras, de lo que algunos llaman hoy dominio de la información (2).

La aparición del portaviones fue, probablemente, el principio del fin del mundo concebido por Mahan. De su mano surgía un nuevo poder naval capaz de salir del medio en el que había nacido para disputar el espacio aéreo y asaltar las playas del enemigo, tímidamente ya en la Segunda Guerra Mundial y de forma mucho más decisiva en la Guerra Fría. En la estrategia marítima de la Alianza Atlántica de los años 70, los portaviones norteamericanos, desplegados en los flancos marítimos del inmenso Frente Central, tenían un papel decisivo en la defensa de Europa. No se debe culpar a Mahan por no haber previsto su aparición, pero sí a quienes todavía se resisten a admitir el cambio estratégico

(2) Permita el lector que, mientras la doctrina no lo defina, le ahorre el árido debate académico sobre lo que es un dominio y lo que no. *What's in a name? That which we call a rose, by any other name would smell as sweet*, escribió Shakespeare.

que comenzó en aquellos años y que no ha hecho más que acelerarse desde entonces. Ironía del destino, fue precisamente la Marina de los Estados Unidos la primera en abandonar la doctrina de quien había sido su profeta (3). Los marinos de mi generación no hemos olvidado las novedosas visiones estratégicas publicadas en los años 90: *From the Sea y Forward... From the Sea*. Y desde entonces nadie ha mirado atrás. En las dos últimas décadas, los portaviones, y en menor medida los marines y el omnipresente Tomahawk, han proyectado el poder naval norteamericano en todos los lugares donde ha sido necesario, pero ya no sobre la mar, sino desde la mar; sobre tierra, pero también en el dominio de la información: la noticia del despliegue de un portaviones o de un grupo anfíbio norteamericano en cualquier zona de conflicto invariablemente encuentra hueco en los telediarios de todo el mundo.

Este *poder naval volcado hacia tierra*, tan diferente del propuesto por Mahan (4), llega a su cima en el estrecho de Taiwán. ¿Qué ocurre allí que nunca pudo anticipar el norteamericano? Si simplificamos una ecuación que admito que es extremadamente compleja, podemos imaginar un escenario inconcebible hasta hace dos décadas: una flota enfrentada a casi un continente (5). Pero, como el combate no es inminente —yo apostaría a que se hará esperar al menos 20 años— y las novelas de aventuras necesitan acción para mantener la atención de los lectores, dejaremos a ambos contendientes con las espadas en alto mientras vemos lo que le está pasando en otras partes del mundo al héroe que protagoniza nuestro artículo, que no es la US Navy, sino el poder naval.

... pasando por el mar Negro

Entiendo que el lector se pregunte qué tienen que ver los drones con lo que estamos hablando. Para dar respuesta a su inquietud, y aprovechando que la Convención de Montreux no se aplica en el ámbito de lo virtual, permítame que le lleve hasta el mar Negro. Es allí donde nacen algunos de los bulos que anuncian la muerte de nuestro paladín.

En la guerra de Ucrania, anticuada en tantos aspectos, ha hecho su debut en un papel principal un arma que ya conocíamos como actor secundario: el dron. Pero a poco que profundicemos nos daremos cuenta de que no se trata del mismo personaje. El que ahora nos ocupa no es el sofisticado dron militar que

(3) Por supuesto, continúan respetando a Mahan. Pero ahora lo hacen como los astrónomos a Galileo: como una parte valiosa de su pasado, de nula aplicación al mundo de hoy.

(4) Algunos académicos quieren ver en la base construida por China en Yibuti un símbolo de que Mahan sigue vivo. Pero España y Portugal ya construían puertos en todo el mundo mucho antes de que naciera el norteamericano.

(5) China es casi tan grande como Europa y tiene el doble de población.

antes de la guerra ya empezábamos a adquirir para ahorrar a los pilotos riesgos y fatigas. Uno de estos últimos, y no precisamente de los más caros —el *Bayraktar TB2* turco—, brilló en los primeros días de la contienda. Pero el tiempo lo puso en su lugar: demasiado vulnerable para sobrevivir en los peligrosos cielos de Ucrania, hace mucho tiempo que no vuela sobre el frente.

El dron que ahora acapara la atención de los analistas militares tampoco es el *Shahed* iraní, derribado por decenas en los cielos jordanos y que sólo parece modestamente eficaz cuando ataca objetivos civiles desprotegidos. Los *Shahed* son, desde luego, mucho más baratos que los misiles a los que reemplazan, pero no es que sean una ganga: también son mucho más fáciles de derribar y bastante menos letales. Armas de rebajas, en definitiva; sirven para el terror, pero con ellas no se gana una guerra.

Si de verdad hay un candidato a protagonizar una nueva *Revolución de los Asuntos Militares* es el llamado LSS (6), el dron de bajo coste y origen comercial que, a baja altura y mínima velocidad, pone ojos en los cielos de Ucrania. En un momento dado, puede haber decenas de ellos volando sobre un solo kilómetro del frente al servicio de cualquiera de los dos bandos. Para quienes combaten bajo su mirada, la supervivencia se convierte en un desafío permanente. También para los propios LSS, siempre bajo la amenaza de las armas y de los inhibidores del enemigo. Suicidas o no, pocos son los que regresan de sus misiones. Pero ¿a quién le importa que no puedan volver a casa si cuestan menos que la munición de 155 mm? ¿Es que acaso vuelven los proyectiles de artillería después de alcanzar sus objetivos? En Ucrania, los drones LSS han contribuido a crear un campo de batalla transparente (7) que plantea complejos problemas a la guerra de maniobra tal como la concibe nuestra doctrina táctica. Afortunadamente, ya hay suficientes mentes pensando en cómo resolverlos y no nos toca a nosotros dar una opinión. Pero ¿y en la mar? ¿Ponen los LSS en peligro el poder naval? ¿Tiene sentido cambiar nuestras fragatas *F-110* por millares de pequeños drones?

Como entenderá el lector, se trata de una pregunta retórica. La respuesta es obvia, pero nos interesa el planteamiento porque nace de la incompreensión del poder naval. Se ha escrito, con razón, que un enjambre de drones pequeños y baratos, incluso sin la ayuda de la inteligencia artificial, puede saturar las defensas de los buques de guerra y negarles el acceso al litoral. Yo mismo estaría encantado de discutir, cerveza en mano, los aspectos tácticos de ese hipotético enfrentamiento (8)... si no fuera porque ese acceso ya nos

(6) *Low, Slow and Small*.

(7) También los satélites y, en entornos urbanos, los teléfonos móviles contribuyen a este novedoso fenómeno: ya no hay donde esconderse.

(8) Incluyendo, desde luego, los argumentos de la defensa: la guerra electrónica, la energía dirigida y esa inteligencia artificial que tantas veces nos parece que sólo pueden emplearla nuestros enemigos.



Daños provocados por la explosión en el USS *Cole*. (Foto: www.wikipedia.org)

lo habían negado antes los misiles antibuque, las minas, los submarinos y, si la distancia a costa es suficientemente corta, hasta las armas anticarro de la infantería. En cambio, si los buques de guerra se mantienen a distancias de costa razonables —como hacen hoy las fragatas y los destructores que protegen el tráfico marítimo en el mar Rojo—, no será el dron barato de origen comercial el que pueda hacerles daño.

Indudablemente, los LSS suponen una amenaza asimétrica muy relevante en los futuros escenarios de baja intensidad —una más, porque no debemos olvidar que una pequeña lancha portuaria casi hundió al USS *Cole*— y por ello debe dotarse a los buques de sistemas de defensa apropiados. Pero, al contrario que en tierra, los LSS no van a cambiar la batalla naval.

¿Y los vehículos de superficie no tripulados (USV), a menudo mal llamados drones navales? También ellos excitan la imaginación de los espectadores, aunque en este caso ya no estamos hablando de sistemas comerciales, sino de diseños militares con las piernas mucho más largas que los LSS. Ucrania los ha usado con eficacia mucho más allá del alcance de sus misiles tierra-buque y de sus drones aéreos. Pero sus éxitos en este terreno únicamente demuestran, hoy por hoy, la incompetencia de la Flota del Mar Negro y, sobre todo, de su aviación naval. Con aeronaves supuestamente diseñadas para detectar periscopios expuestos sólo unos instantes y a velocidades muy bajas, ¿cómo pueden pasar desapercibidas unas plataformas de más de cinco metros de eslora, con sus

potentes motores irradiando calor y con las largas estelas que cabe esperar de su alta velocidad de crucero? Y no son breves minutos, sino largas horas las que tardan en llegar a sus lejanos objetivos (9). En el mar Rojo, donde los que patrullan no son los buques rusos sino los occidentales, los USV de los hutíes no han conseguido apuntarse ni un solo triunfo.

Entonces, ¿no tiene un papel el dron en las operaciones navales? Claro que sí, y es crítico, tanto a favor como en contra. Pero el que nosotros necesitamos no es el dron comercial de bajo coste que tanto ha brillado en el frente ucraniano. Es la plataforma de gran alcance capaz de cubrir inmensas superficies, como el *Global Hawk* norteamericano, que hoy parece fuera de nuestras posibilidades. Es el dron de reconocimiento naval, como el *Scan Eagle*, que ya tenemos, y los que en el futuro mejoren sus prestaciones tácticas, imprescindibles para ahorrar horas de vuelo a nuestros helicópteros y para apartar de ellos el cáliz de la identificación por derribo. Pronto lo será también el dron armado con misiles de largo alcance, preparado para atacar a sus blancos desde fuera de la defensa aérea del enemigo.

¿Y los USV? Si de lo que se trata es de realizar ataques suicidas, las marinas de guerra ya tenemos misiles antibuque y torpedos. ¿Por qué habrían de nadar nuestros kamikazes si pueden volar o bucear? Y no es que no necesitemos USV, al contrario. Pero no los queremos para estrellarlos contra otros buques, sino para realizar las tareas que, por ser difíciles, pesadas o arriesgadas, preferimos que no tenga que hacerlas nuestra gente: la guerra de minas, la guerra antisubmarina (ASW) en el litoral o la protección de la fuerza naval frente a amenazas asimétricas en entornos de baja intensidad. Y aún queda una puerta más que quizá podamos abrir en cuanto la tecnología nos lo permita: la de explotar, con plataformas de muy bajo coste, el concepto del que se deriva el éxito del LSS: un USV mucho más barato que los misiles que pueden destruirlo.

Concretemos. ¿Qué hemos aprendido sobre el poder naval en esta breve visita al mar Negro? Pues, la verdad, no demasiado; quizá porque nuestro protagonista se ausentó de allí tan pronto como Rusia decidió desembarcar sus brigadas de Infantería de Marina para enviarlas al frente. Su ausencia —al poder se le reconoce por sus efectos— nos demuestra algo que ya sabíamos: que todos esos drones que quería comprar el falso marino británico de la serie de televisión no son poder naval. A nosotros sólo nos servirían, en el mejor de los casos, para la defensa de nuestras costas. En litorales hostiles, el LSS es el arma del enemigo asimétrico, no la nuestra. Lo mismo ocurre en tierra con los explosivos improvisados y las trampas cazabobos, que también son más baratos que los carros de combate, pero no pueden reemplazarlos.

(9) Una de las grandes lecciones de la guerra es que no debemos fiarnos de la propaganda de los fabricantes de armamento. Sobre todo si viene de países donde no hay libertad de información.

Es cierto que el desarrollo tecnológico no se detiene. Pronto veremos sistemas aéreos no tripulados (UAV) mucho más sofisticados, de mayor autonomía y más resistentes a las perturbaciones electrónicas, que países como China podrán emplear contra los buques de guerra a mucha distancia de la costa. Pero esos drones habrán perdido la gran ventaja de los LSS: no serán ni más baratos ni más numerosos que los misiles que los derriban.

Tomamos pues nota de los riesgos, pero también de las limitaciones de los LSS. Con ellos no podríamos dar escolta al tráfico marítimo en el mar Rojo, penetrar en los bastiones de los submarinos balísticos, disputar a China el dominio del mar o defender los cielos de la Gran Bretaña. Todo esto, que olvidó decir el guionista de *El problema de los tres cuerpos*, es lo que justifica la necesidad del poder naval... aunque los destructores antiaéreos sean muchísimo más caros que los drones comerciales.

Una parada en la alta mar

Admitamos que, pese a las habladurías, el poder naval ha salido indemne de la guerra de los drones. Pero nuestro héroe aún no está a salvo. Antes de volver al estrecho de Taiwán, donde todavía tiene que defender su futuro frente a una gran potencia terrestre, debe hacer una parada en la alta mar. También hay allí quien cree que sus servicios han dejado de ser necesarios. ¿Por qué? ¿Es que la mar ya no nos importa? Al contrario. Cada día dependemos más de sus recursos: pesca y acuicultura, subsuelo y energía. Además, la vía marítima sigue siendo el mejor camino para unir fábricas y mercados de todo el mundo, y los fondos marinos dan soporte a infraestructuras insustituibles. Pero lo que sí se ha ido perdiendo, transcurridos ochenta años desde la última gran guerra naval, es la conciencia de que todo eso es necesario defenderlo.

Empecemos por el tráfico marítimo, otra de las grandes grietas en el poder naval que describió Mahan (10). Para el marino norteamericano, la flota mercante era uno de los centros de gravedad del poder naval. Hoy, la mayoría de las empresas de transporte marítimo sirven a sus propios intereses comerciales y casi todos los buques que encontramos en la mar enarbolan banderas de conveniencia que, sin ánimo de ofender a los símbolos de ninguna nación, podríamos llamar exóticas.

El papel del corsario en los tiempos de Mahan lo tuvo el submarino en las dos guerras mundiales. Hoy es un enemigo todavía más temible. ¿Puede repetirse la guerra submarina sin restricciones, que fue la mejor baza de Alemania en su

(10) Lo reconozco, Mahan no me cae bien. Pero es que yo sí que he leído su obra más importante y no hablo de oídas. No me gusta el desprecio con el que escribió sobre la Real Armada, fundado en un supremacismo anglosajón que en la época en la que vivió ya empezaba a estar feo.

enfrentamiento con la Gran Bretaña? Hay varias razones para argumentar una respuesta negativa, pero ninguna es del todo convincente. Es probable que el bloqueo marítimo sólo tenga sentido en una guerra larga... Pero ¿quién dice, después de lo que ocurre en Ucrania, que ahora tienen que ser cortas? Es verdad que Rusia tiene menos de la cuarta parte de los submarinos que tuvo la URSS, y que ya no se pueden construir más de 20 al mes, como hizo Alemania en la Segunda Guerra Mundial... Pero los que existen tienen mayor movilidad y sus armas son de mayor alcance.

No se equivoca quien asegura que las sociedades de hoy no suelen ver con buenos ojos la muerte de civiles, y que eso de atacar a los buques mercantes parece hoy potestad exclusiva de regímenes tan retrógrados como el de los hutíes. Ni siquiera Putin, al que nadie se atrevería a acusar de pusilánime, ha querido enredarse en la guerra contra el tráfico en el mar Negro... aunque es probable que sea porque sabe que no se juega allí el futuro de su campaña. Si fuera importante para él, habría encontrado excusas parecidas a las que emplea para justificar los ataques a la infraestructura civil de las ciudades ucranianas, prohibidos por el Derecho Internacional Humanitario desde 1977.

Incluso si dejamos a un lado la amenaza al tráfico marítimo —improbable, pero no más de lo que lo era la invasión de Ucrania— y nos centramos en el ámbito militar, la mar sigue siendo un territorio que es necesario defender. Nada menos que la retaguardia de Europa. Por los océanos del mundo no sólo navegan los buques mercantes; también lo hacen las fuerzas navales y los transportes militares. Bajo sus aguas patrullan los submarinos nucleares balísticos de los que depende la disuasión de la Alianza Atlántica. En sus bastiones en los mares de Barents y de Ojotsk se ocultan los de Rusia, recuperada la agresividad de los peores tiempos de la Guerra Fría. Nadie puede saber si volverán los enfrentamientos alrededor del GIUK *gap* (Groenlandia, Islandia y Reino Unido) y, con la Marina norteamericana cada vez más centrada en el desafío de China,



Fragata *F-110* clase *Bonifaz*. (Fuente: www.wikipedia.org)

Europa tenga que ponerse las pilas en la guerra antisubmarina. Si se me permite terminar este apartado con acento español, se equivoca quien ve en las nuevas fragatas de la clase *Bonifaz* y en sus helicópteros *MH-60R* un tributo al pasado que protagonizaron las *F-80*. Son, por el contrario, una razonable apuesta por el futuro.

De vuelta en el mar de China

Volvamos a las costas de China, donde la US Navy podría estar llamada a defender el estandarte del poder naval... además, claro, de lo que a ellos les importa: el *statu quo* de Taiwán y los intereses estratégicos de los Estados Unidos. Pero, antes de entrar en harina, permita el lector que le explique de qué va el problema de los tres cuerpos. Parece ser que es bastante difícil calcular los movimientos de tres cuerpos en el espacio cuando cada uno de ellos está sometido a la atracción gravitatoria de los otros dos (11). A mí, la verdad, no me extraña demasiado. Confieso que mi límite —y tendría que repasar algo de balística para alcanzarlo— está en el movimiento de un solo cuerpo. Si fueran dos, ya no sabría por dónde comenzar. Pero, dejando el terreno científico para quien se sienta cómodo en él, sí creo comprender el meollo de la cuestión: en un planeta con tres soles no se puede confiar en las tablas astronómicas; lo mismo puede uno abrasarse sin preaviso alguno que quedarse helado, y no es extraño que sus habitantes quieran abandonarlo para conquistar la Tierra.

Lo que la multiplicidad de efectos gravitatorios provoca en ese lejano planeta no está lejos de lo que aspira a lograr el arte de la guerra que nos enseñó Sun Tzu: el caos entre las filas de nuestros enemigos. Con el mismo propósito, la Alianza Atlántica formalizó en 2016 su apuesta por la doctrina de maniobra sobre la de fuegos que practica el Ejército ruso en Ucrania.

Además de la gravedad, existen otras muchas opciones para desequilibrar al adversario, y la tecnología es un terreno fértil donde no es difícil encontrarlas. Mucho antes de la era del dron, nuestros antepasados acertaron de lleno al combinar los efectos de la pica y el arcabuz. Pero si la madre de los gloriosos tercios pudo haber sido la tecnología, su padre fue la organización. Y no es diferente la genealogía de algunas de las grandes bazas de los ejércitos de hoy: el combate interarmas, la acción conjunta o, un paso más allá, las operaciones multidominio. Se trata de añadir al campo de batalla elementos de complejidad adicionales —provocados y controlados por nuestra voluntad en lugar de por la ciega gravedad— que provoquen en las líneas enemigas el mismo tipo de caos que hace inhabitable el planeta de los tres soles.

(11) O, para ser inclusivo, lo que sea que sustituya a la gravedad en el mundo terraplanista.

Dicen que Dios escribe recto con renglones torcidos. Yo no, y por eso tengo que enderezarlos de cuando en cuando. ¿Por qué nos hemos desviado de nuestro rumbo para llegar ahora a las operaciones multidominio? ¿Nos estamos dejando arrastrar por el caos o quizá nos sentimos atraídos por el sol doctrinal que más calienta en estos días? Deme un voto de confianza el paciente lector que haya llegado hasta aquí. Hay un propósito detrás de todo esto.

Las operaciones multidominio

Los estudiosos del moderno arte de la guerra nos aseguran que, aunque chinos y rusos no lo llamen así, lo que nuestros adversarios estratégicos han construido para enfrentarse a la superioridad militar de Occidente es una burbuja A2/AD (12). ¿Y eso qué quiere decir? Que, sin renunciar del todo a la calidad —la tecnología china mejora rápidamente—, confían en una estructura defensiva formada por una infinidad de misiles antiaéreos, sistemas de guerra electrónica, aviones de combate, submarinos y buques lanzamisiles para impedir el acceso o restringir la libertad de acción de las fuerzas expedicionarias de los Estados Unidos y de sus aliados en las zonas que a ellos les interesan. Si la supuesta burbuja A2/AD china lograra disuadir a la Marina norteamericana de intervenir en la defensa de Taiwán, su Ejército tendría las manos libres para invadir la isla. Y de paso el poder naval que nos ocupa —ese poder naval expedicionario y proyectable en el que creemos hoy— habría quedado seriamente tocado. No tanto como para verse obligado a desaparecer, desde luego, pero sí que tendría que dar un paso atrás —el primero en muchas décadas— para volver a poner sus ojos en la mar, casi como ocurría en los tiempos de Mahan.

En los Estados Unidos se confía en que la respuesta a las burbujas A2/AD venga de la mano de nuevos conceptos doctrinales, como el de las operaciones multidominio antes mencionadas. La clave del éxito no está en acumular más cañones que el enemigo e ir a por él a pecho descubierto, sino en concentrar en el punto más débil de su dispositivo defensivo los efectos combinados de los tres soles... Perdón, hoy son ya cinco: los tres dominios clásicos que corresponden a la Fuerza Conjunta —representados en la costa de China por las capacidades expedicionarias de la US Navy y el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos— más los dos nuevos: el cibernético y el espacial.

En el mundo real, eso se traduce en el empleo coordinado, en el tiempo y en el espacio, de todo el arsenal que un Estado —y no únicamente de sus fuerzas armadas— tiene a su disposición para crear el caos que facilite la maniobra en tierra y en la mar: misiles balísticos y de crucero, aviones furtivos, operaciones

(12) Por si a alguno le hiciera falta, A2/AD, quizá el término más de moda en la actual literatura militar, es el acrónimo de *Anti-Access/Area Denial*.

especiales, perturbaciones electrónicas, ciberataques, acciones contra los satélites del enemigo y, ya que estamos, campañas de desinformación.

Todo eso está muy bien en los papeles, se dirá algún lector, pero ¿funcionará esta doctrina si un día es preciso ponerla en práctica? ¿Cómo podría saberlo yo! Sólo soy un marino retirado. Reconozco que desde que en mi juventud vi dispararse el optimismo con la Network Centric Warfare, hoy tan superada, he tenido la oportunidad de vivir más futuros —cosas de la edad— que la mayoría de los lectores. Nunca son tan bonitos como nos parecen. Sin embargo, y dentro de ciertos límites —correría mucha sangre— yo apostaría un café a que podríamos ganar esa guerra. Y éste de la apuesta es, lo reconozco, un argumento muy pobre desde el punto de vista académico. Pero, ante la duda, lo que sí podemos hacer es mirar de reojo a lo que hace China: construir portaviones. Parece que ellos, que son los que en opinión de muchos podían haberlo enterrado, *también creen en el poder naval.*

Más cerca de casa

China y los Estados Unidos son unos gigantes que luchan por la supremacía global. Nosotros no. Aunque el poder naval pueda tener un brillante futuro en ambas potencias, no todas las consideraciones expuestas en este artículo pueden extrapolarse al ámbito en el que se mueve la Armada. ¿Podríamos nosotros sustituir fragatas y submarinos por drones o por USV?

Sin llegar a ese extremo de sinrazón, hay quien se pregunta en las redes sociales si no sería mejor para España olvidarse del mundo y construir su propia burbuja A2/AD, recuperando en cierto modo la postura defensiva que inspiró el eje estratégico Canarias-Baleares-Estrecho anterior a nuestra entrada en la OTAN. Si así fuera, la Armada, como las marinas de Rusia o Irán, debería priorizar las unidades diseñadas para el control negativo del mar, como los submarinos y, posiblemente, las corbetas que construimos para otros países. ¿Sigue nuestro país necesitando una Armada expedicionaria? Obviamente también se trata de una pregunta retórica. España ha acordado con sus aliados de la OTAN una visión estratégica de 360 grados que nos conviene, porque, de forma indirecta, supera los límites geográficos especificados en el artículo 6 del Tratado de Washington que tanto nos incomodan. Aunque no tengamos vocación de potencia global, hemos de contribuir a las causas comunes con la misma lealtad que les pedimos a nuestros aliados. No parece, hoy por hoy, que lo que ocurra en el estrecho de Taiwán nos concierna demasiado. Personalmente, dudo que allí llegue la sangre al río gracias al poderoso mecanismo de la disuasión mutua. Pero sí es concebible que en un momento dado la defensa de nuestros intereses compartidos pueda llevar a nuestros buques a cualquiera de los mares del globo y a nuestros infantes a cualquiera de sus playas.

No obstante, para terminar este artículo prefiero quedarme con un escenario más próximo a casa que preocupa a nuestros conciudadanos más de lo que en mi opinión debería: la probabilidad de que la Armada tenga que enfrentarse algún día a una burbuja A2/AD construida por una potencia norteafricana (13) para alejar a España del mar de Alborán o de las aguas de las islas Canarias es muy remota. Pero también lo es que el autor de estas líneas, un conductor veterano y prudente, tenga un accidente de coche en el breve recorrido que me separa del supermercado en el que suelo cumplir mis obligaciones de marino retirado, y eso no me absuelve de la necesidad de abrocharme el cinturón de seguridad.

Si un día España tuviera que enfrentarse a una burbuja A2/AD sobre el Estrecho, en una tarea compartida o no con nuestros aliados, tendríamos que plantearle a quien quiera que fuera nuestro enemigo (14) tantos problemas insolubles como sea posible. Quizá las operaciones multidominio estén actualmente fuera de nuestro alcance, pero la maestría en lo conjunto — otro problema de tres cuerpos que nunca es fácil de resolver para el enemigo — puede ser un buen punto de partida.

Dentro del marco de la acción conjunta, concentrémonos en la mar. ¿Qué es lo que esperamos que ocurra en el dominio marítimo? La respuesta estará en nuestros planes operativos, y no es cuestión de dar pistas a nadie. Pero seguro que a los responsables del planeamiento, inspirados por las doctrinas de hoy y de siempre, les encantaría concentrar sobre el punto débil del despliegue de nuestro hipotético enemigo, desde tierra y desde el aire pero también desde la mar y desde debajo de su superficie, los efectos combinados de tantos soles como tengamos a nuestra disposición. Al caos en las filas contrarias puede contribuir el uso juicioso, imaginativo y, sobre todo, coordinado de las tres puntas — parece que hoy nos persigue este número — del tridente del moderno Neptuno: la aviación embarcada, los misiles mar-tierra y la fuerza anfibia.

Ojalá algún día, gracias a ese 2 por 100 del PIB que esperamos se consolide en los próximos años, pueda ser así. Entonces nuestra Armada habrá superado definitivamente a Mahan; pero eso ¿a quién le importa? Aunque pueda parecerlo, no he escrito este artículo para denostar al norteamericano, sino para convencer a los españoles de que tienen en el poder naval uno de los cinturones de seguridad que necesitan para circular por las carreteras del mundo, incluso si, como les ocurre a algunos de nuestros compatriotas, no desean viajar demasiado lejos.

(13) O de tierras más lejanas. Sin ir más lejos, a Irán le encantaría tener un *proxy* modelado a imagen y semejanza de los hutíes cerca del Estrecho. Y quizá Rusia no se conforme con el Sahel.

(14) La *Estrategia de Seguridad Nacional* vigente nos recuerda que «la relación de España con Marruecos y Argelia es de buena amistad». Pero las cosas pueden cambiar. Para Putin, el ruso y el ucraniano son pueblos hermanos y ya se ve cómo les va.

Gato 310, pintado con los colores de Naciones Unidas, en el aeropuerto civil de Beirut (Líbano) durante el despliegue de la Operación UNIFIL, enero de 2012.
(Foto: David Silvestre Barrio)

