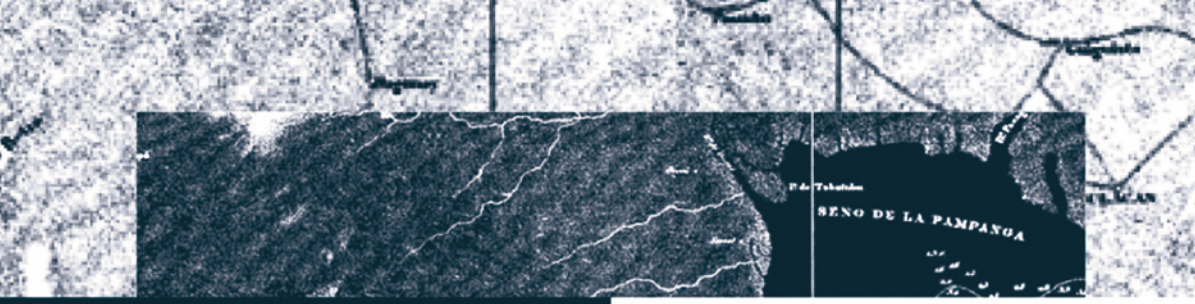


Número 27

Segundo semestre 2019

CUADERNOS DE PENSAMIENTO NAVAL

MINISTERIO DE DEFENSA

Cuadernos de Pensamiento Naval
Número 27
Segundo Semestre 2019

ÍNDICE

Págs.

Carta del Director
Jose Luis Enrech de Acedo
Contralmirante (Reserva)
Director de la Escuela de Guerra Naval 3

Del Cuaderno 27
Jose Ramon Boado Ororbia
Capitán de Navio (Reserva), Centro de Pensamiento Naval 5

ARTÍCULOS

Sobre la vigencia del eje Baleares-Estrecho-Canarias.
Enrique Perez Ramirez
Vicealmirante (Retirado) 7

Caracterización del Estratega Naval: No es lo mismo predicar que dar trigo
Manuel Vila Gonzalez
Ingeniero Industrial y Analista Naval 21

Occidente y Europa en Peligro
Gonzalo Parente Rodriguez
Coronel de Infantería de Marina (Retirado) 31

Las Operaciones Anfibias. Caballo de Ajedrez de la Estrategia Marítima.
Juan Ángel López Díaz
Coronel de Infantería de Marina (Retirado) 45

Las Especias y el Pensamiento Naval de una Época
Marcelino Gonzalez Fernandez
Capitán de Navío (Retirado) 63

La Primera Circunnavegación fue resultado de un Viejo empeño de la Monarquía Hispánica
Guadalupe Chocano Higueras
Doctora en Historia 79

Las tensiones en el Estrecho de Ormuz y el Control del Petróleo. Ese oscuro objeto de deseo
Octavio Alaez Feal
Coronel de Infantería de Marina (Reserva) 107

NOTA: *Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. Su publicación en este* Cuaderno de Pensamiento Naval *no debe entenderse como identificación de este* Cuaderno *ni de ningún organismo oficial con el pensamiento de sus autores.*

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
https://cepage.mpr.gob.es

Edita:

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

https://publicaciones.defensa.gob.es/

© Autor y editor, 2019
NIPO: 083-15-164-6 (edición en papel)
ISSN: 1697-2333 (edición en papel)
NIPO: 083-15-165-1 (edición en línea)
ISSN: 2530-2116 (edición en línea)
Depósito Legal: M. 1.605-1958
Fecha edición: Diciembre 2019
Imprime: Ministerio de Defensa

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

CARTA DEL DIRECTOR

José Luis ENRECH DE ACEDO
Contralmirante (Reserva)
Director de la Escuela de Guerra Naval

El Pensamiento Naval (como todo pensamiento) bebe del pasado, y nos sirve para tratar de atisbar e influir en el futuro; no se puede entender, por tanto, sin la Historia como uno de sus principales respaldos. Además, a todos nos encanta ver la Historia a través de los aniversarios, que nos sirven (como los cumpleaños) para poner el pasado en perspectiva, e inevitablemente nos hacen reflexionar sobre el futuro.

La gesta de Magallanes y Elcano no es hoy más importante que hace un año, o que el año que viene, pero el recuerdo del V Centenario de la primera circunnavegación —que la Armada está conmemorando con un entusiasmo y eficacia ejemplares— nos está haciendo reflexionar sobre muchos aspectos del presente que están directamente relacionadas con aquella admirable epopeya: los efectos entrelazados del comercio y la tecnología, las consecuencias —positivas o no— de la globalización, de la interrelación entre sociedades y economías, de los cambios derivados del mayor conocimiento científico.

Los Cuadernos de Pensamiento Naval no pueden ser ajenos a esa dinámica, y por ello incluyen en este ejemplar dos artículos relacionados con esta efemérides, que en ambos casos exploran, desde perspectivas distintas —una comercial del Capitán de Navío Marcelino González, y otra más tecnológica de la historiadora Guadalupe Chocano— el impacto cruzado del Pensamiento Naval de la época sobre el viaje, y a su vez de éste sobre el Pensamiento Naval. Con ello, los Cuadernos suman su grano de arena intelectual al esfuerzo colectivo que la Armada está llevando a cabo para celebrar y divulgar la hazaña.

Además, y como siempre, este ejemplar de los Cuadernos cubre una variada panoplia de materias, que van de las conceptuales (la reflexión de D. Manuel Vila sobre el perfil de un estratega naval, o la del Coronel Gonzalo Parente sobre los riesgos a los que se enfrenta nuestra sociedad occidental) a las de realidad actual (el extenso estudio de antecedentes e implicaciones de la situación en el Estrecho de Hormuz realizado por el Coronel Octavio Aláez), pasando por la reevaluación y vigencia en el mundo de hoy de principios tradicionales (el familiar eje Baleares-Estrecho-Canarias del Vicealmirante Pérez Ramírez, o las operaciones anfibias en un entorno muy contestado por el despliegue de estructuras A2AD del Coronel López Díaz).

Por lo demás, sigue en marcha el laborioso proceso de potenciación del Centro de Pensamiento Naval iniciado hace unos meses, revisando su estructura y cometidos, e imbricándolos mejor en la actividad docente y académica de la Escuela de Guerra Naval; y también está en marcha la colaboración con el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa para interconectar nuestra base de datos documental con la del Departamento, y así facilitar el acceso a este valioso patrimonio para la investigación interna y externa.

De puertas afuera, se mantiene el ritmo de colaboraciones con el entorno académico, como la Jornada sobre "Recursos Energéticos en el Mediterráneo" celebrada en colaboración con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas y Energía. Además, hemos empezado a trabajar en la colaboración del atractivo proyecto de realizar otra Jornada, enmarcada en los actos del Año Internacional de la Tabla Periódica de los Elementos que está preparando la ETS de Minas y Energía, en la que se presentarían varias ponencias sobre los tres españoles que descubrieron elementos de ella, uno de los cuales fue un miembro de la Armada, el Teniente General Antonio de Ulloa; ello debe servir, además, para presentar en un ambiente académico la entidad y significado de nuestra "Marina Científica", representada por el Real Observatorio de la Armada de San Fernando.

Como Director de la Escuela de Guerra Naval, con la doble gorra académica y de pensamiento naval que conlleva el puesto, creo que este centro se encuentra en una posición ideal para tender puentes con la Universidad, con la que hemos también establecido una estrecha colaboración para el diseño e implementación de la Especialidad de Segundo Tramo sobre "Gestión de Recursos Humanos" (en este caso con la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales).

Y es que, en última instancia, casi nada de lo que hagamos (y desde luego nada de lo hagamos con éxito), saldrá adelante sin la colaboración, la experiencia, y el pensamiento de otros, y cuantos más, mejor; es por ello que he que agradecer, una vez más, la entusiasta y desinteresada colaboración de los miembros del Grupo de Trabajo y Foro de Pensamiento Naval, que además están siendo esenciales en la apertura de vías de comunicación e intercambio de conocimientos hacia dentro y fuera de la Armada.

La continuación de estos esfuerzos debe contribuir a mejorar la visibilidad y conocimiento de la Armada, y a la potenciación del Centro de Pensamiento Naval, en línea con las directrices del AJEMA. Y, también porque, como nos enseña John Maxwell, la vida resulta bastante aburrida si no invertimos esfuerzo en ella.

DEL CUADERNO 27

José Ramón BOADO ORORBIA
Capitán de navío (Reserva)

Ahora que me están leyendo; tienen ustedes, creo, un buen cuaderno entre las manos. Espero que la última portada les haya incitado la curiosidad de saber si el contenido está a la altura de sus expectaciones y cuando lo hayan cerrado les invite a volver a abrirlo o les ayude reflexionar "*navalmente"*. La bahía de Manila, española desde principios del siglo XVI, es hoy una pieza importante en el tablero estratégico del Pacifico. Durante siglos, embrión ("*start up"*) de la globalización exportadora marítima de China con el Galeón de Manila y pieza buscada por la expansión imperialista "mahaniana" de los Estados Unidos a finales del siglo XIX.

Samuel P. Huntington (1) en un artículo seminal publicado en 1954, establecía los tres elementos fundamentales de la Armada (como ejercito) su **concepto: estratégico**, es decir sus cometidos para la implantación de la Política Nacional, l**os recursos humanos y materiales** y por ultimo su **estructura organizativa**, es decir el ordenamiento de las recursos asignados por la nación para acometer su concepto estratégico. Conceptualmente ligado, Geoffrey Till (2), en un ensayo publicado en el último número de la "Naval War College Review", llama la atención sobre la importancia que conocer la Historia Naval tiene, como pañol de "experiencia procesada "y como ejercicio intelectual, en el desarrollo profesional de un marino en esta época en la que los medios de comunicación social son empleados como un arma más, en el dominio de la información. Parece lógico y sensato mirar por el retrovisor, para combatir la degradación de la verdad.

Él VA Pérez Ramírez nos devuelve al eje Baleares-Estrecho-Canarias, históricamente salvaguarda de nuestras líneas de comunicación marítimas. Con la incorporación a la Armada del sistema LAMPS a principio de los 90, un SH-60 a 5000 pies a cada lado del estrecho proporcionaba una completa panorámica de este eje, haciendo irrelevante a Gibraltar salvo cumplir el rol asignado por Luis XIV en Utrecht: servir como punto de fricción permanente entre el Reino Unido y España, naturalmente para beneficio de Francia. D. Manuel Vila, nos formula, desde su situación excéntrica y por tanto con mejor perspectiva, su interpretación de lo que define a un estratega naval. La Dra. Chocano y el CN González, nos exponen, en la parte más "actual" del cuaderno, el pensamiento naval que dio soporte intelectual a la gesta de la Circunnavegación y a la incorporación del Océano Pacifico a las líneas de comunicación marítimas de Occidente.

El Coronel Lopez Diaz, plantea el futuro y la vigencia del puño ofensivo de la Armada en su concepto estratégico, mientras el Coronel Parente, presenta el escenario propuesto en el último libro de Robert Kaplan, recopilación de artículos previamente publicados en la revista "The Atlantic" su visión sobre el porvenir estratégico con el futuro centrado en el Indo-Pacifico. Para finalizar el Col Alaez nos brinda su análisis sobre la penúltima Crisis de los Petroleros en el estrecho de Ormuz.

Por supuesto, estas afirmaciones corresponden exclusivamente al que subscribe, las conclusiones y disensiones son suyas.

---

(1) Samuel P. Huntington. *National Policy and the Transoceanic Navy*. U.S. Naval Institute Proceedings Mayo 1954.

(2) Geoffrey Till. *History, Truth Decay, and the Naval Profession*. U.S. Naval War College Review Autumn 2019.

Acto de despedida del CG de la Fuerza de Protección por traslado a Ferrol, septiembre de 2019. (Foto: Antonio Arévalo Díaz del Río).

SOBRE LA VIGENCIA DEL EJE BALEARES-ESTRECHO-CANARIAS

Enrique PÉREZ RAMÍREZ
Vicealmirante (Retirado)

Introducción

¿Qué es un eje estratégico?

El Almirante Albert, en su Estudio del factor geográfico del Mediterráneo (1), define puntos estratégicos como "aquellos lugares que por su situación geográfica pueden tener una influencia decisiva en las operaciones; pueden ser bases aeronavales, puertos, islas, estrechos o zonas focales. Sólo influyen en la guerra por las fuerzas que los utilizan como apoyo. […] Línea o eje estratégico, es la que une puntos estratégicos. Por ejemplo, el eje Baleares-Estrecho-Canarias".

Entiendo que los ejes estratégicos deben tener algún significado propio, que no tienen en general las líneas que unen cualesquiera puntos estratégicos, por ejemplo, Mers-El-Kebir-Estrecho de Bonifacio-Tolón-Cartagena.

Vamos a tratar de encontrar el significado propio del eje Baleares-Estrecho-Canarias, para lo que analizaremos el nacimiento, desarrollo y posterior decadencia del concepto, tratando de encontrar las causas de esa evolución, lo que nos permitirá valorar su significado estratégico y su importancia política, y a partir de esa valoración, estimar si sigue teniendo vigencia en la actualidad

Antecedentes

En los años 60, apoyados en los Convenios Hispano-Norteamericanos de 1953, cada uno de los tres Ejércitos empezó a desarrollar una reflexión estratégica "en consonancia con los desarrollos en el terreno estratégico occidental" (2). Sin embargo, no hubo ninguna coordinación entre ellos. "Se podía decir que cada Ejército hacía la guerra por su cuenta" (3).

---

(1) ALBERT FERRERO, Julio. "Análisis del factor geográfico". En "El equilibrio aeronaval en el área mediterránea. Zonas de irradiación de poder". Cuadernos de Estrategia n.º 72, 1994.

(2) GARCIA ENCINA, Carlota. "La adecuación de las Fuerzas Armadas españolas a la seguridad occidental en la década de 1960", Revista de Estudios en Seguridad Internacional, Vol. 3, n.º. 2, (2017), pp. 45-59.

(3) Ibid.

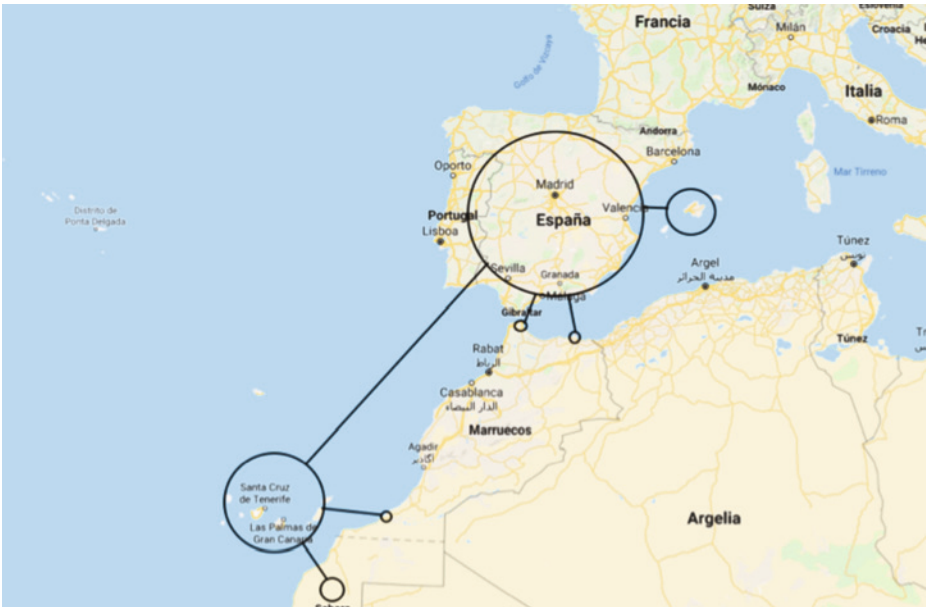


Figura 1. La conexión del territorio nacional.

Los Ejércitos de Tierra y Aire centraron sus esfuerzos en la defensa del territorio tanto peninsular como extrapeninsular, de forma que el único aspecto marítimo que consideraban era la conexión entre los distintos territorios que, a principios de la década, aún incluían Ifni, el Sahara y Guinea Ecuatorial (los territorios del Protectorado se habían entregado a Marruecos en 1956 y 1958).

La Armada desarrolló su reflexión estratégica con una visión más amplia basada en los principios del poder naval de Mahan (4).

De acuerdo con la reflexión de la Armada, ésta tendría como función principal la protección del tráfico marítimo nacional, tanto el exterior como el de cabotaje, con una mezcla de esfuerzo nacional y esfuerzo colectivo basado en nuestra integración en Occidente (5).

---

(4) CARRERO BLANCO, Luis. *España no puede afrontar una guerra si no dispone de un mínimo de comunicaciones marítimas*, [por lo que] *los únicos cimientos sobre los que puede asentarse el poder militar de España son una flota mercante capaz de abastecerla y una flota militar que asegure a la primera su libertad de movimientos*. Conferencia pronunciada en la Real Sociedad Geográfica el 31 de mayo de 1943. Discursos y escritos 1943-1973. Instituto de Estudios Políticos. p 366.

(5) Ibid. p 432.

Estas ideas se fueron desarrollando y finalmente se plasmaron en el Estudio Estratégico de 1971, que incluía entre sus líneas de acción la aplicación del esfuerzo principal en el Estrecho de Gibraltar y sus accesos, y la protección al tráfico marítimo propio mediante la adquisición y posterior explotación del control del mar en las zonas próximas de interés nacional, que más o menos, coinciden con la zona de interés común de los convenios con los Estados Unidos vigentes en aquellos años (6). Esto supone la consideración del Estrecho de Gibraltar como "punto estratégico".

El Plan General de la Armada 1972-1979 tomó como base el citado Estudio Estratégico, y, además del Estrecho y sus accesos, citaba otras áreas de interés, como el triángulo San Vicente–Madeira–Canarias o la zona comprendida entre Baleares y Cerdeña.

El Plan General de la Armada de septiembre de 1978 (PLANGENAR) desarrollaba un amplio estudio geoestratégico para afrontar la amenaza global de la URSS y la amenaza local del sur. Consideraba el Estrecho un elemento fundamental en el que España debe tener presencia permanente para su vigilancia y control.

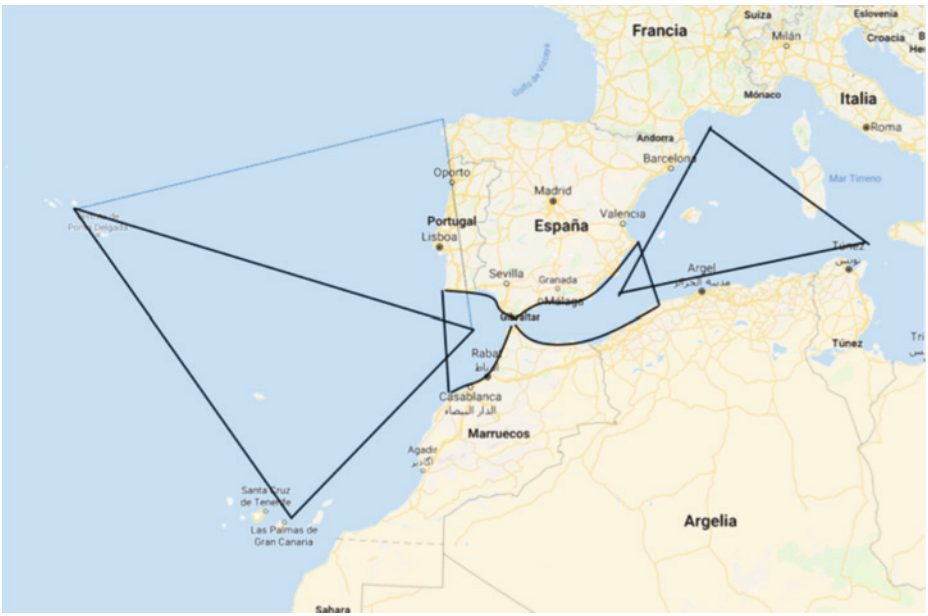


Figura 2. El Estrecho y los dos triángulos.

(6) Aproximadamente la zona comprendida entre los meridianos de Azores y Cerdeña y los paralelos de Brest y el trópico de Cáncer.

En el área atlántica estimaba de importancia decisiva el triángulo Azores-Cádiz-Canarias, y de importancia para el apoyo logístico a Europa, el polígono Ferrol-Azores-Canarias-Cádiz, extensible en una concepción estratégica más amplia que la puramente española, a Cabo Verde. El Cantábrico no jugaba ningún papel.

Dentro de esta área, disponer de bases en Canarias (y en Azores) era capital. Ya tenemos dos puntos estratégicos españoles: El Estrecho y Canarias.

La importancia de un triángulo similar en el Mediterráneo, el Alborán-Rosas-Sicilia, estaba mucho menos enfatizada y la importancia del Mediterráneo Occidental, a diferencia del área atlántica, descansaba casi completamente en la existencia del Estrecho.

Aparece el eje

En abril de 1978 se celebró en Tenerife una reunión de la Junta de Jefes de Estado Mayor (JUJEM), presidida por el Vicepresidente y Ministro de Defensa Gutiérrez Mellado, en la que, como dice el CN Hermenegildo Franco (7), se estableció que *el centro de gravedad de nuestra estrategia es la zona del estrecho de Gibraltar con sus accesos prolongados hasta las islas Baleares y las Canarias*.

Indica Romero Bartomeus que "Esta decisión constituye el acta de nacimiento del denominado ya para siempre 'Eje Baleares-Estrecho-Canarias'" (8).

El CN Franco dice que esta resolución de la JUJEM se tomó en febrero de 1980, y así se ha presentado en numerosos estudio (9), pero debió ocurrir en abril de 1978, en la segunda visita del General Gutierrez Mellado a las islas, como publicó profusamente la prensa (10), dado que no hay citas en la prensa de ninguna reunión de la JUJEM en Canarias en 1980, y que antes de febrero

---

(7) FRANCO GONZALEZ-LLANOS, Hermenegildo, "La Zona Marítima del Estrecho", Revista General de Marina, tomo 204, número monográfico sobre "El Estrecho de Gibraltar", mayo de 1983, p. 672.

(8) ROMERO BARTOMEUS, Luis. La relevancia del Estrecho en el planeamiento estratégico español. Real Instituto Elcano. ARI n.º 181-2004 de 26.11.2004.

(9) Por ejemplo, ROMERO BARTOMEUS, Luis. Op cit. También, Discurso pronunciado por el AJEMA con motivo de la Pascua Militar de 1983, en el BIP n.º 36 de abril de 1983, p 6. También Diario de Las Palmas 08.04.2012 (ver nota siguiente).

(10) En febrero de 1978 el General Gutierrez Mellado visitó las islas acompañado del AJEMA y no se celebró ninguna reunión de la JUJEM. El País 31.01.1978. "Gutierrez Mellado inicia mañana su viaje oficial a Canarias". El País 01.02.1978 "Gutierrez Mellado en Canarias". El 23 de marzo se celebró en Tenerife una reunión de la JUJEM, ABC 14.04.78 "Gutierrez Mellado visitará Canarias el próximo día 22". ABC 22.04.78, "El Teniente General Gutierrez Mellado presidirá mañana la JUJEM". El diario de Las Palmas, en 2012, parece confundir

de 1980 hay numerosas referencias al citado Eje. En concreto, el Ministro Sahagún en una conferencia en Tenerife y en una comparecencia en el Senado (11), ambas a finales de 1979, se refirió a "la necesidad de potenciar el eje Canarias-Estrecho-Baleares" y también, en las mismas fechas, se publicaron varios artículos que citan el eje Baleares-Estrecho-Canarias, entre ellos, uno sobre la estrategia nacional en la Revista Internacional de Defensa (12) y otro, específicamente sobre el eje, en ABC (13).

Sobre la base del PLANGENAR y de esta idea de la JUJEM del "Estrecho con sus accesos prolongados", el CESEDEN desarrolló el concepto del eje Baleares-Estrecho-Canarias, como aclaró el Ministro Trillo en el Congreso (14), añadiendo que "hubo un civil que lo teorizó, el señor Sánchez-Gijón". Este señor analizó el eje en enero de 1980 (15), de lo que se infiere que el concepto del eje se desarrolló por el CESEDEN entre mediados de 1978 y finales de 1979.

España y la OTAN

Tras la aprobación de la Constitución, se inicia en España un análisis de las opciones estratégicas nacionales, que comprendían la neutralidad activa, la autarquía o la integración en la OTAN (16).

Los primeros esfuerzos españoles para negociar el ingreso en la OTAN partieron de que la oferta estratégica española a la Alianza era más valiosa en

---

ambas fechas, *Gutiérrez Mellado regresaría, por su parte, en enero de 1978 para celebrar en Tenerife una reunión de la Junta de Jefes de Estado Mayor (Jujem) y aprobar otro plan especial de defensa de las Islas. Fue, no en vano, la antesala de la conversión del Eje Baleares-Estrecho-Canarias en el capítulo fundamental de la defensa militar española en la estrategia que el Gabinete de Adolfo Suárez aprobaría en 1981*. La Provincia. Diario de Las Palmas de 8.04.2012.

(11) RODRÍGUEZ SAHAGUN, Agustín. Conferencia inaugural del Seminario Cívico Militar de Tenerife del 31 de octubre de 1979. ABC 1.11.1979. p. 14. Comparecencia en el Senado para explicar las líneas generales de la política de su departamento. ABC 21.12.1979. p. 8.

(12) SANCHEZ MENDEZ, José, e.a. "Potencial defensivo de España" (1.ª y 2.ª parte). Revista Internacional de Defensa n.º 9/1979 y nº 1/1980

(13) SANCHEZ-GIJON, Antonio. "Examen del eje Baleares-Estrecho-Canarias". ABC 27.01.80 p 3.

(14) TRILLO-FIGUEROA MARTINEZ-CONDE, Federico. E*l eje Baleares-Estrecho-Canarias fue formulado por la Escuela de Estudios Estratégicos del CESEDEN, hace ya muchos años*. Debate del Congreso el 18 de diciembre de 2002 sobre la Revisión Estratégica de la Defensa.

(15) SANCHEZ-GIJÓN, Antonio. "Examen del eje Baleares-Estrecho-Canarias". ABC 27.01.80 p. 3.

(16) SANCHEZ-GIJÓN, Antonio. "España en la OTAN". Ediciones Defensa 1978. p. 183.

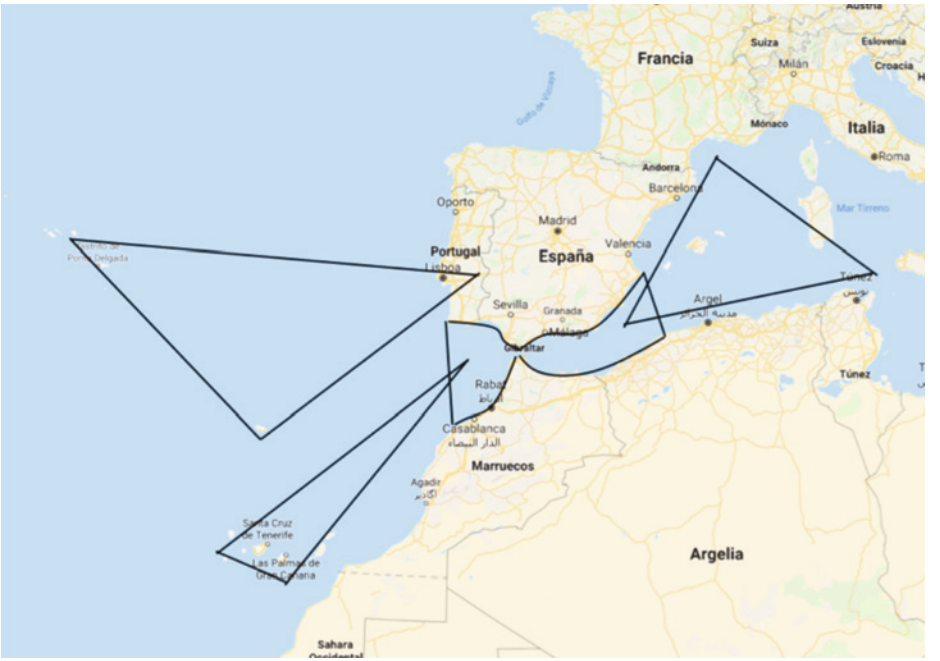


Figura 3. Triángulo, Estrecho, "pasillo".

el ámbito marítimo que en el terrestre o el aéreo (17). Por ello, se tomó la estrategia de la Armada como guía para establecer la postura nacional. Desde muy pronto se pensó en un Mando naval aliado encomendado a España, responsable del control del Estrecho y de las zonas del Mediterráneo Occidental (a cargo de Francia hasta su salida de la de la Estructura Militar de la OTAN en 1966) y del Atlántico Oriental (que habría que compartir con IBERLANT, con sede en Lisboa) (18).

El triángulo atlántico (Azores-Estrecho-Canarias) no se podía reivindicar para España porque Portugal definía su estrategia a través de otro triángulo,

(17) Ibid. *Existe espacio estratégico en tanto en cuanto existen los medios para materializarlo, siendo los medios aeronavales los más aptos para esta función definidora y circunscriptora en el caso concreto de España*. p 57.

(18) E. de D. "Aumenta la presencia española en los organismos de la OTAN", ABC 13.05.84. BAYON, Félix, "La OTAN estaba dispuesta a conceder un mando a España después de su ingreso a toda prisa". El País, 27.02.1986. "Primer 'no' de la OTAN a las demandas españolas". Diario 16, 27.07.1982. RUPEREZ, Javier. "Cuando entramos en la OTAN". Revista española de Defensa n.º 112, junio 1993.

Portugal-Azores-Madeira (19), que sólo dejaba al sur un pasillo entre el Estrecho y Canarias. Además, la zona de Azores-Madeira no se podría detraer de IBERLANT, por lo que sólo podría reclamarse para el Mando español, el citado pasillo. La prolongación del acceso atlántico del Estrecho hasta las Canarias, como había propuesto la JUJEM, sólo podía plantearse, por tanto, como un pasillo paralelo a la costa marroquí o, más sencillamente, como un eje Estrecho-Canarias. Es fácil adoptar para el acceso mediterráneo la misma idea de un eje, aunque el acceso mediterráneo prolongado, ocupa todo el Mediterráneo Occidental, y no termina en las Baleares. En todo caso, terminaría en el Estrecho de Sicilia. Como dice el Almirante Jáudenes, el eje es una simplificación que describe una zona más amplia que comprende la totalidad de los triángulos Atlántico y Mediterráneo (20) (en realidad, a efecto de las conversaciones con la OTAN, la totalidad sería sólo del triángulo mediterráneo. El triángulo atlántico quedaría reducido a un eje o pasillo). En todo caso, la idea del eje Baleares-Estrecho-Canarias parecía muy conveniente para basar las conversaciones con la OTAN y definir el papel de España en la Alianza y, en efecto, fue ampliamente utilizada, tanto en las negociaciones del Gobierno de UCD en 1982, como en las del Gobierno del PSOE para la negociación de los seis Acuerdos de Coordinación con la OTAN, que se firmaron entre 1990 y 1992. Tres de estos acuerdos materializaban de alguna manera la estrategia representada por el eje Baleares-Estrecho-Canarias: El de defensa y control del estrecho de Gibraltar y sus accesos, y los dos de Operaciones navales y aéreas en el Mediterráneo Occidental y en el Atlántico Oriental, respectivamente.

El eje en la estrategia nacional

El eje Baleares-Estrecho-Canarias se convierte pronto en referencia estratégica nacional (21), y ya en 1982 se incorpora a las líneas generales de la

---

(19) BENTO SOARES, Joao A. "The Iberian península in the Atlantic Community": Problems and prospects". Tesis doctoral. Defense Technical Information Center, Fort Leavenworth, 1982.

(20) JAUDENES AGACINO, J. Ramón. "Exigencias estratégicas navales de España. *La definición estratégica naval de los triángulos Atlántico y Mediterráneo, corresponde a un espacio bélico tridimensional, tanto de la superficie de la mar, como por encima y debajo de ella. No obstante, la definición de este espacio bélico puede reducirse por simplificación al eje Baleares-Estrecho-Canarias, dando así la idea de estar su centro de gravedad en el Estrecho y su apoyo en las cabeceras de los archipiélagos mediterráneo y atlántico*.". RGM junio 1983, p. 890.

(21) La Provincia. Diario de Las Palmas 8.04.2012, ya citado. [La JUJEM de 1978 en Tenerife] *Fue, no en vano, la antesala de la conversión del Eje Baleares-Estrecho-Canarias en el capítulo fundamental de la defensa militar española en la estrategia que el Gabinete de Adolfo Suárez aprobaría en 1981*.

Figura 4. El eje aeronaval.

política de defensa promulgadas por el Ministro Oliart (22). Tanto el Ejército de Tierra como el del Aire siempre consideraron que la estrategia basada en el eje Baleares-Estrecho-Canarias era puramente aeronaval y, por tanto, inadecuada para constituir una estrategia verdaderamente nacional (23), idea que ya fue expuesta por Sánchez-Gijón en fecha tan temprana como enero de 1980 (24).

---

(22) "Líneas generales de la política de defensa y de los programas de armamento". *Se señala en el informe que lo expuesto hasta ahora dibuja ya la gran importancia que, para los intereses españoles, representa el eje Baleares, Estrecho, Canarias. Una fuerza militar establecida sobre este eje produce los siguientes efectos directos: Hace que España asuma un papel estratégico de importancia mundial; tiende a garantizar la integridad del territorio nacional; facilita la recuperación de Gibraltar, por vías de negociación, y nos prepara para hacer frente a nuestras inevitables implicaciones en caso de conflicto generalizado*. ABC 29.04.1982.

(23) MONZON, M. "La Cenicienta", ABC 29.11.1984, p 33 VERA GIL, "El eje Baleares-Estrecho-Canarias, un concepto naval anticuado" ABC 11.01.1987, p. 26

(24) SANCHEZ-GIJON, Antonio. "Examen del Eje Baleares-Estrecho-Canarias", *"Lo que se sugiere con todo esto es la necesidad de dar un paso más allá de la, por ahora, última elaboración del pensamiento militar español consistente en las especulaciones que giran alrededor del eje Baleares-Estrecho-Canarias, e ir al encuentro del cuadro estratégico general en que aquel tiene su importante pero modesto papel táctico"* ABC 27.01.80, p. 3.

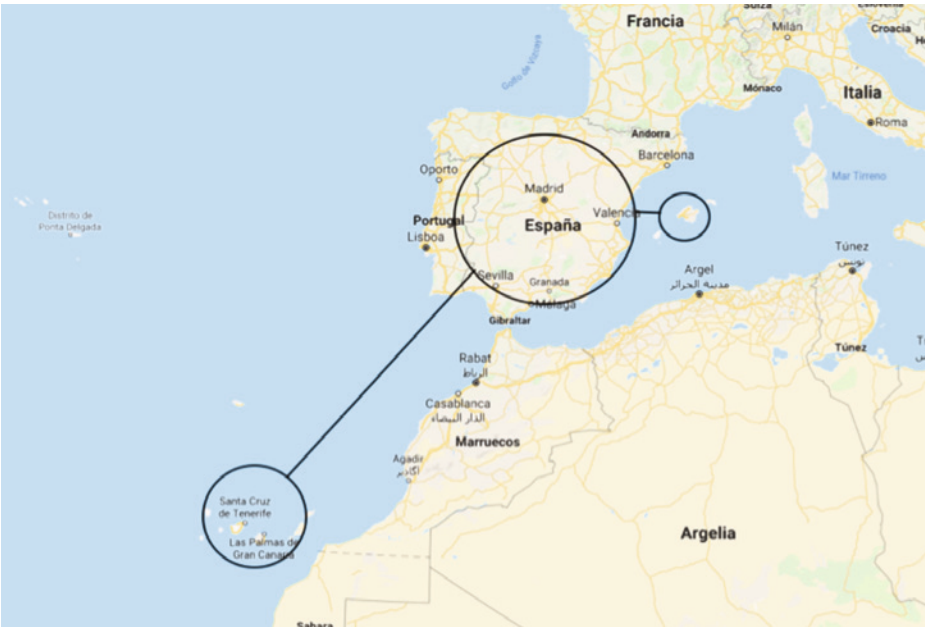


Figura 5. El eje terrestre.

La postura terrestre del eje como conexión entre los territorios españoles, terminó imponiéndose, y en el PEC de 1985 se cita el eje como "Baleares-**Península**-Canarias" en lugar de "Baleares-**Estrecho**-Canarias" (25). En realidad, este "eje terrestre" no es más que la clásica idea estratégica del ejército de Tierra de los años 60, como se puede apreciar comparando las figuras 1 y 5.

En la Directiva de Defensa Nacional de 1986, "el Eje sigue apareciendo como el primer objetivo de nuestra defensa" (26), al igual que en el PEC vigente hasta 1993 (27). Sin embargo, con el referéndum de 1986, España queda fuera de la Estructura de Mandos y ya no habría Mando español responsable del eje Baleares-Estrecho-Canarias. En 1989 cae la Unión Soviética y desaparece la "amenaza compartida".

---

(25) ROMERO BARTOMEUS, Luis. Op cit.

(26) ROMERO BARTOMEUS, Luis. Op cit.

(27) SALGADO ALBA, Jesús. "La política de defensa", ABC 24.03.92. *Nuestros intereses estratégicos, de acuerdo con el PEC, se sitúan en torno al eje Baleares-Estrecho-Canarias*. ABIZANDA, Manuel. "García Vargas presidió la celebración del Día de Honor de la Armada española". *El PEC encomienda a la Armada la defensa del eje Baleares-Estrecho-Canarias*.

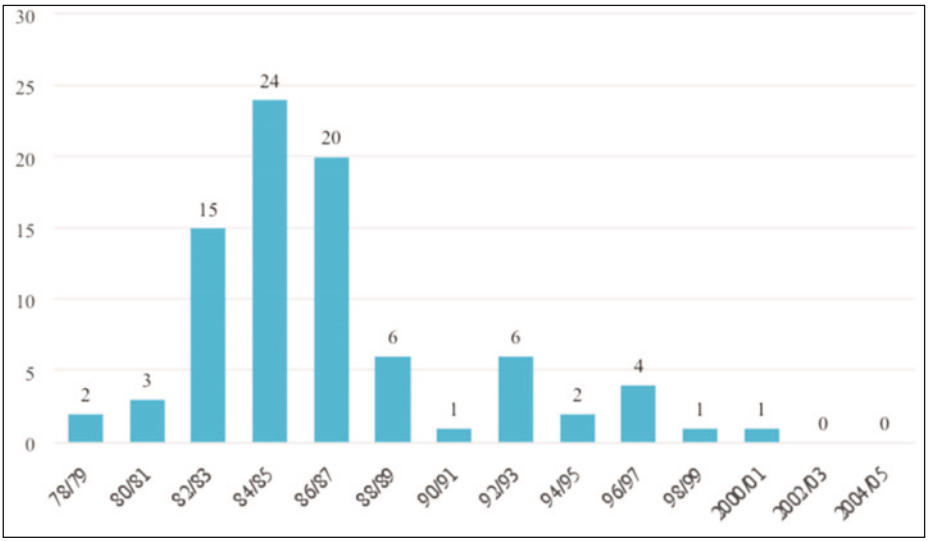


Figura 6. Número de artículos que citan el eje en ABC.

Por todo ello, el Libro Blanco de la Defensa, de 1990, vuelve a la idea de la conectividad de los territorios dispersos (28) y a la antigua expresión del "Estrecho de Gibraltar y sus accesos" (29), sin citar en ningún momento el eje.

La Directiva de Defensa Nacional 1/92 establece que "la concepción de nuestra seguridad no se circunscribe a un espacio territorial propio e inmediato, ya que los intereses de nuestra nación también requieren ser protegidos fuera de los límites de ese espacio" y en el PEC 1993, que se deriva de ella, se afirma que "el territorio nacional es una entidad estratégica única, cuyo centro de gravedad reside en el territorio peninsular" (30).

A partir de 1992, las Directivas de Defensa Nacional no vuelven a citar el eje Baleares-Estrecho-Canarias y los artículos de periódico que lo mencionan, caen prácticamente a cero. A modo de ejemplo, la evolución del número de artículos del ABC en los que se cita el eje entre 1978 y 2005, es la que aparece en la figura 6 (31).

En 1999, la OTAN aprueba su primer Concepto Estratégico post-soviético y España accede a la Estructura Militar. La Directiva de Defensa Nacional del

(28) Libro Blanco de la Defensa. p. 69.
(29) Libro Blanco de la Defensa p. 69.
(30) ROMERO BARTOMEUS, Luis, op cit.
(31) Hemeroteca de ABC. Línea de tiempo.

año 2000, describe un escenario estratégico "caracterizado por la ausencia de amenaza clara y definida a nuestro territorio y por la aparición, sin embargo, de riesgos asimétricos, crisis y conflictos que comprometen la paz, la seguridad y la estabilidad en muchas regiones del mundo que pueden afectar a nuestra propia seguridad y, en consecuencia, requerir una respuesta por parte de España.".

Y añadía "Por ello, las Fuerzas Armadas actúan, cada vez con mayor frecuencia, en tareas de ayuda humanitaria o en operaciones de gestión de crisis o de prevención de conflictos, supuestos de actuación radicalmente distintos, aunque no excluyentes, de los ya citados de disuasión o defensa territorial contra un ataque generalizado, únicos ejes de la estrategia occidental durante la guerra fría".

Han desaparecido tanto la "amenaza compartida" como la "no compartida", así como la limitación de la estrategia española a la "zona de interés" y, con ello, cualquier intento de sustentar el concepto del eje Baleares-Estrecho-Canarias. Con razón decía el General Cano Hevia "Si el dominio del eje Baleares-Estrecho-Canarias se considera problema de la Alianza, no puede ser estudiado y resuelto en términos estrictamente españoles. Si es problema exclusivamente nacional, antes de entrar en planificaciones sin rumbo estratégico hay que preguntarse contra quién pretende España asegurar el dominio del área marítima a que se refiere" (32).

La estrategia nacional ya no tiene eje

El proyecto de Revisión Estratégica de la Defensa (RED) que se presentó al Congreso en 2002 citaba entre los escenarios estratégicos y zonas de interés "el Mediterráneo y su entorno, con especial atención al Magreb", pero no el Estrecho de Gibraltar ni el Atlántico, lo que llevó a preguntar al Sr. Mardones, diputado por Canarias, por el Atlántico y por el eje Baleares-Estrecho-Canarias. El Ministro Trillo respondió que "El eje Baleares-Estrecho-Canarias […] como visión estratégica de España está superada por el bloque atlántico y el europeo"

La RED, de 2003, establece claramente que "en ausencia de un enemigo claramente identificable y definido, la defensa no se podrá determinar por el contrapeso necesario a una amenaza concreta, sino que se construirá equilibradamente sobre una serie de capacidades genéricas orientadas a satisfacer todas las demandas que se hacen hoy a las Fuerzas Armadas, desde la defensa del territorio nacional a la defensa colectiva pasando por las misiones de paz".

---

(32) CANO HEVIA, Juan. "Los espacios estratégicos y el eje Baleares-Estrecho-Canarias". El País. Tribuna, 21.04.1986.

Esta inconcreción en relación con la amenaza se ha adoptado en todas las Directivas de Defensa Nacional posteriores, las de 2004, 2008 y 2012. En esta última se hacen unas veladas alusiones a riesgos cercanos, como que "[España] debe procurarse las capacidades que aseguren la disuasión ante las que tradicionalmente se han denominado 'amenazas no compartidas'", o que [debe] "mantener un nivel nacional de disuasión creíble y suficiente, con objeto de evitar que los escenarios de riesgo en nuestro entorno geográfico se materialicen en amenazas, y unas capacidades de reacción que garanticen la defensa del territorio nacional, la población y los intereses de España". Expresado en esos términos, no ha lugar a ninguna determinación geográfica tan concreta como el eje Baleares-Estrecho-Canarias.

Es curioso que tanto la Estrategia de Seguridad Nacional como la de Seguridad Marítima Nacional, no citan el eje Baleares-Estrecho-Canarias, sino que vuelven a los planteamientos anteriores de conectividad del disperso territorio nacional (33) y en cambio, en los últimos años han aparecido propuestas para resucitar el concepto estratégico del eje Baleares-Estrecho-Canarias, esta vez desde el prisma del Ejército de Tierra (34).

Conclusiones

El eje Baleares-Estrecho-Canarias no es más que una forma simplificada de referirse a las áreas de importancia decisiva definidas en el PLANGENAR de 1978, esto es, el área del Estrecho y sus accesos y los dos triángulos atlántico y mediterráneo.

El eje Baleares-Estrecho-Canarias es un concepto puramente naval, que identifica dónde debe desarrollar la Armada su esfuerzo principal en relación con la defensa del territorio, en base a las doctrinas de Mahan de poder naval y control del mar, y que fue útil, primero para las negociaciones con la OTAN, para el ingreso en la Alianza y después para la negociación de los Acuerdos de Coordinación.

Este concepto mahaniano ha estado siempre en lucha con otro concepto, comprensible en una época en que la estrategia terrestre se limitaba estrictamente a la defensa del territorio nacional, que contempla el mar únicamente como vía de comunicación, o de conexión, entre las partes del territorio nacional que están geográficamente separadas.

---

(33) ESMN p 12-13. *Todo ello, sin olvidar que la conectividad marítima entre la Península y los archipiélagos, y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, es uno de los ejes de vertebración geopolítica española.*

(34) FONTENLA BALLESTA, Salvador. "La defensa de España y el Flanco sur". Fuerzas de seguridad y defensa. Septiembre 2008. FERNANDEZ DE LA CARRERA, Ismael. AME: Análisis en 3 minutos n.º 213. Febrero 2019.

La decisión de considerar el eje Baleares-Estrecho-Canarias como centro de la estrategia general española, y no sólo de la estrategia naval, fomentó el enfrentamiento entre ambos conceptos, marítimo y terrestre, que terminó con el triunfo del segundo.

La eliminación de amenazas concretas en las formulaciones estratégicas españolas y la apertura de las Fuerzas Armadas a los teatros alejados, terminó por hacer inútil el propio concepto del Eje.

Si vuelven a plantearse en la estrategia nacional amenazas concretas localizables geográficamente, volverán a aparecer puntos estratégicos y áreas de interés, aunque desde el punto de vista multinacional nunca tuvo sentido el eje Baleares-Estrecho-Canarias, y desde el punto de vista estrictamente nacional, tampoco parece de ayuda para afrontar las nuevas amenazas ni aprovechar las nuevas tecnologías o incorporar los nuevos conceptos.

BIBLIOGRAFÍA

ALBERT FERRERO, Julio. ”Análisis del factor geográfico”. Cuadernos de Estrategia nº 72 “El equilibrio aeronaval en el área mediterránea. Zonas de irradiación de poder”. 1994.
https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2778363

FERNÁNDEZ DE LA CARRERA, Ismael. AME: Análisis en 3 minutos nº 213. Febrero 2019.
https://ame1.org.es/analisis-en-3-minutos-no-213-el-eje-estrategico-baleares-estrecho-de-gibraltar-canarias/

FONTENLA BALLESTA, Salvador. “La defensa de España y el Flanco sur”. Fuerzas de seguridad y defensa. Septiembre 2008.
http://www.editorialfajardoelbravo.es/articulos/militares/ESTRECHOG.pdf

Varios autores. “El Estrecho de Gibraltar”. Revista General de Marina. Número monográfico mayo 1983.

ROMERO BARTOMEUS, Luis. “La relevancia del Estrecho en el planeamiento estratégico español”. Real Instituto Elcano. ARI nº 181-2004.
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOKNQ1zcA73dDQ38_YKNDRwtfN1cnf2cDf1DjfULsh0VAepxmvs!/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/Elcano_es/Zonas_es/ARI%20181-2004.

Trozo de Visita y Registro del BAM *Tornado* realizando MIO No Cooperativo durante CALOP 17. (Foto: Francisco Javier Delgado Delgado).

CARACTERIZACIÓN DEL ESTRATEGA NAVAL: NO ES LO MISMO PREDICAR QUE DAR TRIGO

Manuel VILA GONZÁLEZ
Ingeniero Industrial y Analista Naval

Introducción

Huelga decir que poco tiene que ver la teoría estratégica, operativa o táctica con la práctica. Una cosa son los planes, y otra muy distinta llevarlos a efecto y convertirlos en realidad. Esta apreciación universal es la evidencia más palmaria de que la estrategia no es una ciencia, y por eso tan a menudo se la denomina arte, si bien el "arte de la guerra" es una locución más asociada a la ejecución que a la preparación del combate.

La niebla sobre la superficie del mar

Cuando hablamos de estrategia nos topamos siempre de bruces con la cuasi-imposibilidad de convertir en realidad la planificación previa, por mucho detalle que tenga. Su (relativa) inutilidad, en consecuencia, más que con las inherentes carencias a las que está condenada por su naturaleza (pues ningún plan contempla todas las variables que intervienen en el devenir de los acontecimientos, plantea todas las opciones que se pueden dar, o simula siquiera la creatividad destructiva de nuestros adversarios), tiene que ver con la intrínseca dificultad para llevar a efecto cualquier hoja de ruta trazada por el mando con la que se va a encontrar el encargado de hacerlo, sea por la meteorología, o por el cansancio de los hombres a su cargo, su incomprensión o desafección a las instrucciones recibidas, los movimientos inesperados del enemigo…

Ahí está la fricción de la que hablaba Clausewitz; esa es la niebla de la guerra que todo lo convierte el gris, dificultando la toma de decisiones y que impide de saque cumplir con cualquier plan por concienzudo que sea (1), es

(1) Buena prueba de ello son las expediciones que protagonizó Francis Drake, a quien su reina le mandó en 1587 desbaratar la armada que Álvaro de Bazán estaba organizando en

más, cabría decir que con mayor motivo cuanto más elaborado esté, de hecho, lo que provoca que se impregnen de bruma las propias directrices del mando para hacerlas así cumplibles, desenfocando objetivos secundarios para evitar errar el tiro con seguridad, por ejemplo. Tras la experiencia filipina de la Empresa de Inglaterra, quedó claro (al menos para los españoles), que el excesivo detalle tenía que ser desterrado de los planes estratégicos navales y que la ambición solo era compatible con el mando único de las expediciones (2).

Por el contrario, solo la ignorancia estratégica naval explica los pretenciosos y poco realistas objetivos que Isabel I de Inglaterra establecía a sus flotas cuando las enviaba a atacar España, como demuestra la expedición del conde de Essex en 1597, que bate todos los récords en ese sentido cuando se hace a la mar para, primero, destruir la armada que Martín de Padilla preparaba en Galicia para invadir Inglaterra, segundo, conquistar las islas Azores y por último, atacar la flota de Indias para hacerse con el tesoro que navegaba hacia Sevilla al mando de Juan de Garibay, ninguna de cuyas cosas pudo hacer (si bien la última al menos la intentó), volviendo a Albión diezmado.

El arte de la guerra naval

Quizá por todo ello la guerra es un arte, también en la mar: el arte de interpretar las señales y decidir en consecuencia, ejecutando con precisión de cirujano las acciones que permitan asegurar la propia ventaja.

La estrategia naval no es una ciencia, pero requiere así mismo disponer de una destreza particular para ejercerla: la intuición estratégica, esa que con información parcial y en algún caso errónea, nos permite leer entre líneas y tomar la decisión adecuada (en cualquiera de los niveles estratégicos); esa que agudiza nuestro oído y nuestro olfato cuando la vista se pierde en la calima, sabiendo como sabe que nunca dispondremos de la información completa a tiempo.

La intuición estratégica se asemeja a la sensibilidad que caracteriza a un artista para encontrar la belleza de forma natural. El estratega encuentra una solución a una situación comprometida sin saber bien cómo, simplemente abriendo los ojos, y como el halcón, viendo más lejos, entendiendo lo que va a

---

Lisboa, pero acabó en Cádiz, lejos del peligro, y dos años después le envió a destrozar los restos de la misma en Santander y a sentar al prior de Crato en el trono portugués… pero atacó La Coruña y se chocó contra la cruda realidad de la formidable resiliencia ibérica en tierras lusas.

(2) Así, en las instrucciones del meticuloso Conde Duque (en contra de lo que pudiera parecer), que establecía un objetivo claro, y se sazonaba de posibilidades el desempeño creativo de los almirantes de Felipe IV: así Fadrique de Toledo tenía que recuperar Bahía de manos holandesas en 1625, o Antonio de Oquendo tenía que reforzar la guarnición de Flandes en 1639 con tropas frescas desde la península; llegado el caso, eso sí, tenían que barrer de los mares las escuadras holandesas (y las galas en el segundo caso) que intentasen impedírselo.

pasar y adelantándose a ello mediante una serie de directrices que parecen establecerse solas.

Ejecutarlas, por lo demás, exige contar con una técnica depurada, exige ser todo un virtuoso, de hecho, para intervenir de acuerdo con lo más conveniente sin contravenir los designios superiores. Es decir, se necesita oficio: el dominio técnico y aun táctico que solo se pueden adquirir con la experiencia y la instrucción es determinante para luchar en el entorno marítimo.

Por lo tanto, la guerra es arte en su concepción y oficio en su concreción.

Establecer la estrategia naval es una cosa, y ejecutarla con éxito, otra muy distinta: no es lo mismo predicar que dar trigo, indudablemente. La persona encargada de lo primero es el "estratega". Quien debe hacer lo segundo, de acuerdo con los antiguos griegos, el "estratego" (que requiere de gran talento estratégico igualmente).

Caracterización general de los estrategas navales

Calificada la estrategia, y en particular la naval, como un ente casi inaprehensible, esquivo a la concreción por su propia naturaleza, ¿cómo se puede bucear en ese mundo y extraer del fondo las riquezas ocultas en el oscuro abismo de la paradoja sin llegar a perderse? ¿Qué características ha de tener el valiente que se adentre en tan procelosas aguas?

Un estratega es un pensador, fundamentalmente: un filósofo cuyo objeto de estudio es la guerra, cuya misión es desentrañar lo que la hace ser como es en función de sus condiciones de contorno. Es un matemático que debe descubrir contrarreloj si una inmensa ecuación diferencial tiene o no tienen solución (en el primer caso, resolverla y en el segundo, tratar de pactar tablas).

Si la estrategia es más arte que ciencia, si para su comprensión se requiere más intuición que razonamiento, si la lógica que de ella emana es más platónica que aristotélica, ¿cómo debe pensar el estratega para poder plasmar en un documento una hoja de ruta que se adapte a las necesidades de la flota, de la nación o del ente de que trate? Sin duda como un arquitecto, un psicólogo, un economista, un jurista, un ingeniero, un pintor y un músico. Un estratega es alguien que ve el futuro con nitidez y sin aspavientos, que ha de tener sobre sus espaldas la experiencia acumulada durante una generación. Un estratega es un sabio. Y por ello, siempre, un avezado veterano, necesariamente inteligente, tenaz, clarividente, honrado y justo.

Los marinos estrategas

Un marino militar no es por definición un estratega. Aunque se le forma, sin duda, para desarrollar su oficio, mediante el uso de sus conocimientos

técnicos, con una visión táctica propia del entorno en el que se van a desenvolver sus decisiones llegado el caso.

Sin embargo, un estratega naval "pata negra" (podríamos decir) ha de ser un marino con muchas millas en su petate, varado ya en la arena. Es entonces cuando puede dedicarle el tiempo que requiere al análisis profundo de la realidad no inmediata, sin riesgo ya a tomar decisiones de las que dependa su vida y la de las personas directamente a su cargo.

El estratego naval que deviene en su última etapa profesional en estratega se convierte en algo parecido a un catequista que ha desarrollado su labor pastoral en África ecuatorial: quien ha sido misionero, con la formación dialéctica suficiente, será siempre buen predicador y sus homilías estarán siempre trufadas de pragmatismo, humildad y fuerza evangelizadora.

Igualmente, con una carrera a sus espaldas en las que las decisiones estratégicas han formado parte de su día a día (si bien probablemente constreñidas a un ámbito táctico, si acaso operacional), un marino con tiempo por delante para meditar, estudiar e intercambiar pareceres con sus pares o con sus alumnos, en un momento dado, se convierte en el candidato con mejor potencial para generar pensamiento naval y revisar la doctrina, proponiendo actualizaciones avaladas por su experiencia.

Ese es el acertado criterio de la Armada, personificado en los miembros del Centro de Pensamiento Naval.

Los estrategas de salón

Los "estrategas de salón", por otro lado, son aquellos que no se han visto en situaciones tan comprometidas como las que puede haber vivido un militar a lo largo de su carrera en cualquier despliegue al uso. Lo más a lo que pueden haberse enfrentado con sus decisiones (llamémoslas estratégicas) es al riesgo de perder su puesto de trabajo, su patrimonio o a parte de su familia, al de enviar a decenas de personas al desempleo o al de provocar daños a terceros… mucha presión vital pero en absoluto comparable a la antedicha.

A pesar de la condescendencia que puedan causarle al estratega pata negra, los *outsiders* son complementarios y del todo necesarios, porque entienden a su modo la naturaleza de la guerra, que abordan desde una óptica teórica pero multidisciplinar, enriqueciendo el debate con su descripción de lo que muchas veces resulta ser la cara oculta de la Luna desde una perspectiva estrictamente militar.

Ilustres nombres, y en especial Julian Corbett, avalan esta reivindicación otrora sacrílega. En las últimas décadas la nómina de estudiosos ajenos a la milicia se ha incrementado sustancialmente por doquier (singularmente en EE.UU.), si bien en su gran mayoría proceden del ámbito universitario, lo cual no es evidentemente un demérito, más allá de no haber tenido que tomar a lo

largo del ejercicio de su profesión y por lo tanto del desarrollo de su pensamiento estratégico, decisión alguna que comportase un riesgo vital (o en su defecto patrimonial), pues dicha actividad se restringe en profesores e investigadores (e incluso en políticos profesionales) a prosperar en su carrera profesional, lo que sin duda exige más habilidad que en otros entornos organizativos más sensibles a la meritocracia.

En cualquier caso, todos los tipos de estratega comparten las principales características: intuición, sensibilidad, dominio intrínseco de la paradoja de la dinámica dialéctica, visión nítida más allá del horizonte, perspicacia… todo ello cualidades innatas que nos hacen creer que estratega "se nace". Y sin embargo, cuesta concebir un verdadero estratega sin canas, sin arrugas, sin una vida azarosa a cuestas…

Impacto de la globalización en la unidad de mando: cambio de escala

La imprevisibilidad de las circunstancias obliga a que los mandos estratégico y táctico vayan de la mano, operen conjuntamente, y en el mejor de los casos sean el mismo, como de hecho ocurría en la guerra medieval y aún en la incipiente modernidad… siempre que la contienda tuviese lugar en las tierras fronterizas del estado.

Pero la globalización a la que dieron lugar los pueblos atlánticos ibéricos en el Renacimiento trajo consigo un incremento del grado de magnitud en las distancias de los diversos escenarios en los que las tropas de un estado se veían obligadas a actuar, y por lo tanto la imposibilidad de desplazar al mando supremo al frente.

Por un lado, la guerra marítima, siempre esquiva a la unidad de acción del gobernante y el general, amplió aún más su distancia geográfica y por lo tanto la dificultad de hacerlo posible; por otro, las operaciones bélicas terrestres comenzaron a librarse lejos de la metrópoli, en territorios separados por la mar, precisamente. Con todo ello los conquistadores dejaron de ser, en general, los propios soberanos (3), y surgieron así, en el primer tercio del siglo XVI, figuras sometidas al incipiente poder central (sin las aspiraciones políticas que solían albergar los generales romanos de éxito o los grandes nobles medievales), como el Gran Capitán, Pedro Navarro, Hernán Cortés o Francisco Pizarro.

De esa guisa, la determinación del objetivo y las iniciativas a tomar en virtud de la variable actitud de enemigo para conseguirlo, dejaron de tener la

(3) Lo que no obstó para que las reminiscencias medievales de aquel periodo de transición nos permitieran ver a Francisco I de Francia en la batalla de Pavía en 1525 o al emperador Carlos en Túnez en 1535, Argel en 1541 o en Mühlberg en 1547.

unidad y la flexibilidad innatas de las que habían disfrutado en la Edad Media. Así pues, en el siglo XVI aparece un problema de información asimétrica para quienes tienen que tomar las decisiones estratégicas sin disponer de la visión del campo de batalla en el que se deciden determinadas pugnas, mientras quienes en él se enfrentan al reto de conseguir los objetivos políticos por la vía del combate deben decidir cuestiones que exceden la esfera meramente táctica u operacional de su incumbencia.

Estrategos eminentes sobre las olas de la historia

Diríase que de cara a proceder a plasmar en la realidad lo que solo son ideas, la primera pega es saber entender lo que el estratega pretende. Parece obvio que el hecho de que estratega y estratego fueran antaño la misma persona facilitaba enormemente las cosas, pero rara vez aparece un compositor, hoy en día, capaz de interpretar su propia obra con virtuosismo. Los consabidos portentos que todos tenemos en la cabeza son cosa definitivamente del pasado.

En el ámbito naval la historia no muestra muchas evidencias de que ese solapamiento exista, pues los grandes almirantes que se intuye que unían a su genio estratégico la habilidad táctica y logística para ponerlo en práctica no solían dejar huella escrita de sus planes, hasta el extremo de que parecían improvisarlos.

No es España una nación pródiga en tratadistas (estratégicos) navales. Pero sí cuenta con un buen puñado de gigantes tanto en la planificación como en la gestión de la guerra en la mar. Y no solo se encontraban en la corte (donde, con altibajos, abundaron aquellos que hicieron posible que nuestras escuadras existiesen y tuviesen sentido), se hallaban asimismo embarcados, al frente de sus tripulaciones y sus tropas: nadie puede negar el exacerbado don estratégico del que hicieron gala Menéndez de Avilés, Álvaro de Bazán, Luis de Fajardo o Fadrique de Toledo, todos ellos eminencias tácticas también, categoría a la que se podrían añadir una nutrida nómina de generales, almirantes y capitanes, desde el reinado de los RR.CC. hasta el de Felipe IV a lo largo de seis generaciones (por limitar la época a la adopción de la guerra galana por las marinas de Europa todas, táctica de suyo inconclusa en la que tantos marinos ilustrados destacaron así mismo en la Marina Real).

En España se supo planificar la acción en la mar y ejecutar con maestría las operaciones navales mejor que nadie, cabría decir, a lo largo de más de trescientos años. Pero los estrategas no editaron tratados explicando su pensamiento (nadie lo hizo hasta finales del siglo XIX), quizá porque no existía la opinión pública y era suficiente debatirlo en los círculos del poder en cada época, o quizá por no dar tres cuartos al pregonero, lo que siempre hubiese redundado en perjuicio propio si el enemigo se hubiese podido enterar de

nuestros planes. Nuestros antepasados ya sabían que la discreción formaba parte de la diplomacia y de la guerra.

Fueron nuestros almirantes (nuestros estrategos navales, fuera cual fuera su cargo o su rango), no obstante, quienes escribieron las páginas más brillantes de un arte nuevo que ellos fundaron al enfrentarse a retos nunca antes siquiera imaginados: la conquista de los océanos y de muchas de las tierras que los circundan, la protección del transporte marítimo transoceánico, la defensa de enclaves aislados que no podían disponer de refuerzo alguno por tierra del ejército, etc.

Son de hecho esos estrategos navales (los marinos al mando de nuestras expediciones, de nuestras armadas, y en momentos clave hasta de nuestro destino) los únicos que pueden convertir en realidad, ahora también, los planes para alcanzar los objetivos políticos navales en caso de conflicto, pues no hay estrategia que valga si no se pone en práctica. Por eso los estrategos, capaces de adaptarse a los cambios de las muchas circunstancias, son los grandes (si no los únicos) artífices de la estrategia cuando de ellos dependen las decisiones vitales durante las operaciones, sin posible conexión con los estrategas de la corte.

Y por eso España dominó los océanos (y a través de ellos medio mundo), rebosante como estaba de grandes capitanes, capaces de tener la visión estratégica que les facultaba para saber cómo afrontar los retos que surgían de los designios reales, y capaces de llevarlos a cabo con su fina habilidad y su desmesurada tenacidad, aunque eso llegase a acarrearles algún disgusto con el poder ejecutivo si se contravenían de esa forma las directrices. A pesar de ese riesgo muchos de nuestros almirantes hicieron lo que creyeron que tenían que hacer en bien del reino, por encima de cualquier directriz (4).

Aunque fueron legión los genios que iluminaron nuestra historia naval desde los puestos más preeminentes de nuestras instituciones, sorprende el altísimo nivel medio de quienes pilotaron o comandaron nuestros galeones, navíos y galeras, de quienes dirigieron nuestras armadas, escuadras y flotas… ¿cómo era posible semejante destreza?

---

(4) Fadrique de Toledo ingresó en prisión cuando rehusó las órdenes del Conde Duque de Olivares de hacerse cargo de la Armada de la Mar Océano para la campaña de recuperación de Pernambuco (tomada por los holandeses en 1630) por tener que atender sus asuntos tras años de ausencia y por no creer posible culminar con éxito semejante misión dado el estado de la flota y la premura de los preparativos. Por otro lado, García de Toledo, su hermano, vivió un trance similar por no perseguir y destruir la escuadra francesa en fuga, tras conseguir levantar el bloqueo naval a Tarragona (pese al que ya la había abastecido meses antes al mando de la escuadra de galeras de España) en 1641, decisión que tomó, dada la bisoñez de su tripulación, por no arriesgar prolongando el combate una armada ya esquilmada tras muchos años de guerra ininterrumpida.

Sin duda por la formación en el arte de navegar de aspirantes y guardiamarinas y por la experiencia labrada a lo largo de extensas carreras profesionales en perpetua alerta ante amenazas múltiples en todas las circunstancias (lo que hoy en día sustituiríamos por educación, instrucción y despliegues operativos a partes iguales).

Ayer, como hoy, y al margen de los talentos extraordinarios de los que hemos hablado, el buen estratego "se hace", si la materia prima es adecuada.

Regreso al futuro quinientos años después

Ahora, por primera vez en cinco siglos, estrategas y estrategos (políticos y militares, podríamos decir) vuelven a tener la misma información de forma simultánea, aunque sigan siendo distintas personas: la revolución digital lo ha hecho posible. Además, el almirante puede ser consciente de los deseos y las órdenes de sus superiores de inmediato. En ese contexto, el cuartel general podría dar instrucciones precisas en tiempo real al oficial superior a cargo de una flota en plena acción.

Con las telecomunicaciones de hoy en día el mando en tierra puede efectivamente dejar claro qué hacer, si bien sigue siendo necesario tomar continuas decisiones sobre cómo hacerlo. Aunque los estrategas del estado mayor o del ministerio dispongan de la misma información que los estrategos embarcados, consultarla en el CIC del buque insignia tiene un plus de virtualidad, por lo que los primeros no deben tomar las decisiones concretas, si acaso dar consejos o comunicar objetivos al responsable local, que se ha de ser libre para ver la mejor forma de lograrlo.

Pareciera así que el contraalmirante al frente de una agrupación en el siglo XXI no tuviera que tener la intuición estratégica del jefe de escuadra del XVIII o del capitán general de una armada del XVI. Cabe pensar que valdría con una buena instrucción para saber ejecutar las órdenes de un cuartel general tan bien informado como el propio responsable de la escuadra *in situ*. Pero no es así.

Con los medios disponibles el mando embarcado dispone de la misma conciencia situacional que los miembros del estado mayor en el cuartel general. En realidad, está en mejor situación, pues es además consciente de hasta dónde puede exigirles a sus hombres en cada momento, de las condiciones meteorológicas y de la mar, del eventual cansancio de su rival, de la situación real de sus armas… Meter todas las variables de forma casi inconsciente en un mismo saco y tomar decisiones a partir de la intuición estratégica es algo que solo puede hacerse con garantías desde la totalidad del conocimiento, tanto "macro" (el que se alimenta de todos los sensores al alcance en la flota o fuera de ella, y al que también tienen acceso en el cuartel general), como "micro"

(el que se obtiene de estar inmerso en la acción misma, en el instante y en el emplazamiento en el que ésta tiene lugar).

El perfil del estratego naval en el siglo XXI

La Armada debe primero definir en esas circunstancias el perfil psicológico e intelectual del estratego, es decir, del hombre que ha de estar al mando de una flota, de una escuadra, de una agrupación o aun de un buque de guerra, en el siglo XXI. A continuación, debe seleccionarlos y prepararlos.

Es una ardua labor que queda en manos de la propia institución, que tendrá que considerar el hecho de que muy probablemente el jefe embarcado tenga que tomar sus decisiones en el fragor de la batalla bajo el ojo y seguramente el criterio contrapuesto de un Gran Hermano que hasta ahora había estado ausente, para lo que habrá que reclutar y entrenar mandos con una personalidad arrolladora, que deberán además saber dejarse llevar por la intuición en la niebla, para lo que será imprescindible haber recibido una instrucción técnica apabullante y un adoctrinamiento teórico considerable, de forma que puedan conocer y asumir la naturaleza paradójica de la lógica bélica, hasta el extremo de poder razonar con ella y llegarla a dominar para doblegar la fatalidad que le espera con los brazos abiertos, para lo que tendrá que compatibilizar la disciplina debida (que apunta a objetivos que se le escapan) con su propia intuición estratégica.

Como se ve, en contra de lo que parecería lógico (hablando de la guerra, nada lo es del todo…), el perfil del jefe de escuadra del siglo XXI debería tener un carácter acusadamente más autónomo que sus ilustres predecesores de la Edad Moderna, para mantener bajo la presión (y el consejo, eso sí) de sus mandos naturales la independencia de criterio.

Conclusiones

Sirvan estos últimos párrafos para resumir las ideas principales que hemos pretendido desarrollar.

— Es bien sabido que los planes estratégicos nunca se pueden cumplir llegada la hora del combate. En la guerra naval lo impide una perenne niebla tanto mayor cuanto más detalle contengan las instrucciones para lograr el objetivo.
— La estrategia naval es un arte. Combatir en la mar es un oficio.
— La estrategia (naval) que no se pone en práctica, no es estrategia. Pero hacerlo sin mácula no es posible, la realidad la deforma y la impide

convertirse en hechos sin renunciar a su forma original, a su propio ser, para poder llegar a ser.

— La lógica de la guerra es platónica: se puede intuir más que definir. Los estrategas nacen, y utilizan esa lógica paradójica de forma natural.
— Los estrategas navales con experiencia en el servicio tienen todas las claves para unificar planificación y pragmatismo, facilitando el papel de los jefes de escuadra que se enfrentan a la cruda realidad.
— Sin embargo, es importante que se acepte en el debate estratégico naval la modesta contribución de los estrategas de salón, ya que aportan otros puntos de vista a una disciplina cuya aprehensión, por su propia naturaleza, tiende a escapársenos entre los dedos.
— En el Renacimiento dejó de ser habitual que los soberanos dirigieran sus ejércitos, algo que en el ámbito naval se amplificó entonces en virtud del cambio de escala a la que llevó la globalización que protagonizaron portugueses y españoles.
— El estratego es el nexo entre la idea y la acción. En el ámbito naval correspondía en la época de los Austrias que tomamos como referencia a los capitanes generales de escuadras, armadas o flotas, de los que en España hemos tenido ejemplos eminentes, sin duda la nómina más apabullante de la historia marítima mundial. Los estrategos se hacen, a base de instrucción y experiencia, pero precisan tener madera de estratega.
— Hoy en día estrategas y estrategos pueden disponer de la misma información al tiempo, los primeros definen así con mayor criterio lo que se debe hacer, pero deben ser los últimos quienes tomen las decisiones sobre cómo hacerlo, lo que requiere un carácter singular y una formación adecuada.

EUROPA Y OCCIDENTE EN PELIGRO

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ
Coronel de Infantería de Marina (Retirado)
Doctor en Ciencias Políticas y Sociología (UCM)
Foto de Pensamiento Naval

The origins of hot wars lie in cold wars, and the origins of cold war are found in the anarchic ordering of the International arena… Theorist explain what historians know: War is normal.

Kenneth N. Waltz. 1988

Introducción

Entre el final de la Guerra Fría y el comienzo del Tercer Milenio y el siglo XXI, se pensaba que esta nueva era traería un Nuevo Orden Mundial (NOM), pacífico y estable. Pero después de transcurridas dos décadas, parece que este NOM no termina de cuajar en una situación de paz con tantos conflictos como los que estamos viviendo. Ya lo aventuró un famoso analista estratégico norteamericano, con un artículo académico de la Universidad de Harvard titulado *El Choque de las Civilizaciones* (1), en el que aventuraba los nuevos conflictos no estarían motivados por la obtención de más poder, recursos o territorios, sino por la defensa de los sentimientos y ambiciones socioculturales de los distintos pueblos con raíces históricas, dispuestos a luchar por su supervivencia, en medio de las corrientes de la globalización que podrían eliminar todo lo que la historia les había dejado. Así especificaba *que la tensión étnica y cultural es un elemento central del proceso histórico de modernización y desarrollo*.

En estas dos décadas, el panorama estratégico, y sobre todo geopolítico, ha cambiado tanto y tan rápidamente que ha conseguido desconcertar a muchos analistas, incapaces de entender y asimilar el cambio vertiginoso ocurrido en tan corto espacio de tiempo. Así, el mundo ha dejado que los estudiosos del siglo XX se encontraran con una situación totalmente nueva.

La **Geopolítica**, es decir, el valor político de los espacios territoriales y marítimos en que se divide nuestro mundo, ha salido de la oscuridad en que la

(1) *The Clash of civilizations and the remaking of the world order* (1996). Tuve la suerte de conocer al profesor Huntington en una reunión de expertos estratégicos para oír su teoría famosa pero discutida, convocados por la Embajada de Estados Unidos.

habían situado en tiempos pasados, para recuperar su verdadero valor con los regímenes, territorios y comunidades, ahora dispuestos a emplear sus nuevas cartas en el juego de las relaciones internacionales. Además de los medios militares y diplomáticos, toman carta de naturaleza otros factores como el poder económico y la capacidad tecnología, tan necesarios para el progreso de la vida humana de las diversas naciones.

Por otro lado, y como un valor clásico en el juego de las relaciones humanas se mantiene **la Estrategia** en sus diversas disciplinas, adaptadas a la situación geopolítica de cada caso según el tiempo y espacio. Así, podemos considerar tres clases de estrategia: La política, la económica y la militar, subordinadas estas dos últimas a la primera (2).

El caldo de cultivo de todo lo anterior es **el Tiempo** en el que surgen los acontecimientos que se consideran como base y sustento del tiempo histórico, es decir: de paz, de crisis o de guerra. Es evidente que en estas circunstancias los valores de la geopolítica y la Geoestrategia son la base del pensamiento político y estratégico considerado en cada momento.

Actualmente, en los tiempos que vivimos, podríamos concluir que los factores estratégicos a nivel internacional, en Estados Unidos, China y Rusia se pueden agrupar en lo que se llama el **Triángulo Estratégico**: la seguridad, la economía y la energía. A ello le añadiría también la tecnología, con lo que el Triángulo estratégico se convertiría en un cuadrado con tendencia a transformarse en un círculo de poder.

El retorno del mundo de Marco Polo (3)

Este libro, recién publicado, me ha movido a escribir sobre el tema del tiempo estratégico, tan importante hoy, como es la tesis de Robert Kaplan que figura en el prefacio:

Europa desaparece y Eurasia se cohesiona. El supercontinente se está convirtiendo en una unidad de comercio y conflicto, fluida y reconocible, al tiempo que el sistema de Estados surgido de la Paz de Westfalia se debilita y las antiguas, herencias imperiales– la rusa, la china, la iraní y la turca- vuelven a ser primordiales. Todas las crisis en el espacio que se extiende desde la Europa Central hasta el corazón territorial Chino de la etnia Han, están ahora interconectadas. Es un único campo de batalla. Lo que sigue a continuación es una guía histórica y geográfica para poder entenderlo…

(2) BORDEJE: *Relaciones entre la política y la estrategia*. RGM. 1990, pág. 451.
(3) *The return of Marco Polo´s world*. Robert D. Kaplan, 2018.

El mismo autor reconoce que el primer capítulo sobre Estrategia, le sirve de anclaje al resto del libro. Es un trabajo que fue escrito para la "Oficina de Evaluación Estructural (4) del Pentágono" en 2016, y que ha sido publicado recientemente en toda su amplitud.

Los capítulos siguientes de este libro, se componen de ensayos anteriormente publicados, tal como figuran en el siguiente índice:

Capítulo 1: ESTRATEGIA

1) El retorno al mundo de Marco Polo y la respuesta militar estadounidense.
2) El arte de evitar la guerra.
3) La tragedia de la política exterior estadounidense.
4) Un declive elegante: la creciente importancia de la USN.
5) Cuando caiga Corea del Norte.

Capítulo 2: LA GUERRA Y SUS COSTES

6) Una relectura de la Guerra de Vietnam.
7) Iraq: el juego de contrafactuales. [*Iraq: The counterfactual Game*]
8) Un frente interno herido. [The Wounded Home Front]
9) No hay mayor honor. [No Greater Honor]

Capítulo 3: PENSADORES

10) Defensa de Henry Kissinger.
11) Samuel Huntington: audacia de mirar al mundo a los ojos. [Samuel Huntington*: The looking the world in the eye*]
12) Por qué John Marsheimer tiene razón (sobre algunas cosas).

Capítulo 4: REFLEXIONES

13) En Política Exterior, Trump no es realista.
14) El momento post-imperial.
15) Predestinado a liderar. [Fated to Lead]
16) El gran peligro de una nueva utopía.

Capítulo 5: EL REGRESO DE MARCO POLO

7) De viaje por la nueva Ruta de la Seda de China.

---

(4) US Office of Net Assessment (ONA).

Sobre el primer capítulo, titulado Estrategia, he encontrado unas cuestiones tan interesantes e instructivas que me ha invitado a resumirlo en algo más de 100 observaciones importantes a modo de pinceladas, para componer el cuadro que diseña el autor con un extremado realismo tal como expongo a continuación.

Es desde luego, una perspectiva norteamericana de la geopolítica y estrategia mundiales, escrita de un modo magistral por este periodista y académico. Desde hace años, Robert Kaplan ha venido alertando, principalmente a los dirigentes políticos y militares de Estados Unidos, del fenómeno global que se está produciendo por el cambio importante en las relaciones de poder. Este fenómeno, avisa, afecta al nuevo orden mundial del siglo XXI y por tanto al papel que hasta ahora ha jugado Estados Unidos como potencia hegemónica mundial.

Por razones fácilmente comprensibles hago especial interés en resaltar aquellas circunstancias afectas a la estrategia marítima en general y a la Marina de los Estados Unidos (USN) en particular. Resulta verdaderamente curioso que Robert Kaplan destaque la estrategia marítima de España y Portugal en la Edad Media, cuando ambos reinos procuraban hacerse con puertos de apoyo para sus buques en los mares de diversos continentes, algo que otras naciones o reinos hicieron en épocas posteriores.

Kaplan destaca especialmente la visión intercontinental que emerge desde el continente euroasiático, en el cual Europa apenas tiene influencia, al quedar subsumida en la enorme masa continental del poder, económico y militar que forman las naciones más poderosas de Oriente, como China, India y Rusia. Estas naciones tienden a converger con Turquía e Irán, por el control de las comunicaciones marítimas desde el mar de China meridional hasta el Mediterráneo Oriental, a través del Índico. Es en estas líneas de comunicaciones marítimas donde se va a jugar el futuro de esta gran masa intercontinental, del que surgirá un súper- Estado oriental, con un nuevo poder que será indiscutiblemente superior al de las naciones actuales de Occidente.

Es en ese sentido que Kaplan aventura el futuro con los indicadores que vivimos actualmente, una serie de acontecimientos que sorprenden a los observadores de la realidad internacional. Así Kaplan describe el futuro con su *El Regreso de Marco Polo*.

Ciento y pico pinceladas de los ensayos del capítulo primero Estrategia: *El retorno al mundo de Marco Polo y la respuesta militar estadounidense* y, *Un declive elegante: la creciente importancia de la USN,* del capítulo 1.

1.—Europa desaparece y Eurasia se cohesiona (pág. 17).

2.—Resurgen los antiguos imperios de Rusia, China, Irán y Turquía (pág. 17).

3.—El campo de batalla futuro será el espacio entre Europa Central y China Central (pág. 17).

4.—El choque de las civilizaciones donde unas suben y otras bajan (pág. 18).

5.—Como resultado de las dos guerras mundiales surgieron los estados sociales y los conflictos económicos (pág. 19).

6.—El populismo está rompiendo la Europa del Estado de Bienestar (pág. 19)

7.—Braudel predijo que Eurasia y Euráfrica se unirían en el Sahel (pág. 20).

8.—Europa ha empezado a desaparecer y con ella Occidente (pág. 21).

9.—A medida que Europa se diluye, Eurasia se cohesiona (pág. 21).

10.—La globalización, tecnología y geopolítica se refuerzan en Eurasia (pág. 22).

11.—McKinder predijo que el Índico y el Mediterráneo se unirían, Eurasia y África (pág. 22).

12.—Occidente se diluye en una cultura global emergente internacional (pág. 22).

13.—La revolución geopolítica es el resultado de la desaparición de fronteras (pág. 24).

14.—Igual que Al-Ándalus, Occidente se disolverá dejando muestras de tolerancia y mezclas culturales (pág. 24).

15.—Los conflictos de Arabia Saudí, Irán, Rusia y China animan a los atentados contra Occidente (pág. 24).

16.—Las nuevas ciudades-estado van socavando las organizaciones como la UE y ASEAN (pág. 25).

17.—Cuanta más conectividad entre las regiones, más conflictos en China con la red comercial Ruta de la Seda (pág. 25).

18.—Cuanto más pequeño sea el mundo por el avance de las nuevas tecnologías, habrá más crisis internacionales sin solución (pág. 26).

19.—Siglo XXI los focos geopolíticos van desde la cuenca del Índico y el Golfo Pérsico hasta el mar de China Meridional: Oriente Medio, Asia Central y China incluidos (pág. 27).

20.—Las líneas de comunicación comerciales serán más importantes que las confrontaciones (pág. 28).

21.—El marco geopolítico de India, Rusia y Persia es como zona emergente (pág. 29).

22.—Los grandes imperios: Turquía, Irán, Rusia y China, explican las tendencias estratégicas de la geopolítica actual cambiante (pág. 29).

23.—Las amenazas a los antiguos imperios aumentan en la misma medida que sus problemas económicos (pág. 30)

24.—Nuevo mapa Euro-Asiático con antiguos imperios difuminados, como Turquía e Irán y también Rusia y China, con territorios extensos. Keenan decía*: "Mucho territorio, muchos problemas"* (pág. 31).

25.—Turquía e Irán son estados muy cohesionados gracias a su pasado imperial (pág. 31).

26.—Arabia Saudí, reino joven sin pasado imperial, pierde el comercio petrolífero y ahora se dedica a la economía internacional (pág. 31).

27.—Turquía vuelve a su pasado imperial con un neo-otomanismo que es la base para la paz con los kurdos, orientándose hacia Asia Central y se aleja de su orientación occidental (pág. 32).

28.—También exige un avance hacia el territorio de los kurdos en Siria, Irak o Irán por lo que el Kurdistán será el futuro campo de batalla entre Turquía e Irán (pág. 33).

29.—Irán también pretende orientar su economía como potencia regional imitando a China o la URSS como alternativas (pág. 34).

30.—Turquía e Irán se enfrentan por el Kurdistán resultando un reforzamiento de Siria e Irak. El teatro Mediterráneo llega hasta la meseta iraní (pág. 36).

31.—En el Cáucaso y Asia Central los turcos e iraníes tienen poca influencia donde Azerbaiyán es el líder más pro- Occidental (pág. 36).

32.—El Gaseoducto ruso para Europa a través de Turquía y el Mar Negro es un motivo de enfrentamiento con Azerbaiyán y otros países (pág. 37).

33.—Persia es el líder para el Asia Central y oriente próximo dónde China ha conseguido mayor influencia que Estados Unidos (pág. 37).

34.—La situación estratégica en Asia Central depende de Azerbaiyán, Uzbekistán, Kazajstán y otras repúblicas exsoviéticas, preocupadas con acontecimientos como la revolución árabe, los enfrentamientos de Siria, Turquía y Rusia cada vez más agresivos debido al decaimiento de estados Unidos en Afganistán y el mayor ofrecimiento de apoyo de China (pág. 39).

35.—Resumen: a medida que Rusia y Estados Unidos pierden influencia, aumenta la de China por la construcción de líneas de comunicaciones y el consiguiente comercio por la Ruta de la Seda (pág. 39).

36.—Compañías chinas son propietarias de la cuarta parte del petróleo de Kazajstán y de la mitad de las exportaciones de gas de Turkmenistán (pág. 39).

37.—En Asia Central convergen las grandes potencias, las repúblicas ex - soviéticas, Mongolia, Sinkiang (5) y Afganistán. Allí se enfrentan chinos, rusos y americanos por ganar influencias (pág. 39).

38.—En Asia Central se puede observar la lucha por las relaciones de poder que van a marcar la geopolítica del siglo XXI (pág. 40).

39.—Rusia con Putin, igual que con los zares, busca su zona de influencia en el sur: Ucrania y el mar Negro, considerando que la amenaza, al igual que

(5) Región Autónoma Uigur de Sinkiang.

Stalin, procede de la Europa central y oriental: "*Intermarium*" (6) que considera como una región única (pág. 41).

40.—La cuenca del mar Negro es el teatro donde se concentran los intereses geopolíticos de Europa Oriental, el Cáucaso, Turquía y Oriente Próximo (pág. 41).

42.—Los conflictos bélicos de Rusia y Ucrania dan a Turquía, Azerbaiyán y Rumanía posiciones de interés para Rusia (pág. 41).

43.—Ucrania, Siria y los Estados Bálticos forman un cuadro que denota el interés Ruso en la región *"Intermarium"* que va desde Estonia al Norte a Rumanía y Bulgaria al Sur, el Cáucaso al este, representando una *"zona de conflicto"* de Alemania y Rusia anteriormente, y de Estados Unidos y Rusia en el siglo XXI (pág. 42).

44.—El reto para Estados Unidos es evitar que Rusia "*Finlandice*" esta región (pág. 42).

45.—Europa no tiene la Geoestrategia apropiada para la defensa de Rusia como en tiempos de la Guerra Fría ni en el Levante ni en MENA (pág. 43).

46.—"La dicotomía de Oriente y Occidente se desmorona por todo el mundo, al tiempo que persisten otras gradaciones más sutiles" (pág. 43).

47.—En Eurasia influirá China más que Estados Unidos, quien contenga a la Rusia que acaba de promover la Unión Aduanera Euroasiática (pág. 43).

48.—Durante siglos fue para China el mayor problema con los "bárbaros esteparios": tibetanos, uigures (musulmanes y mongoles) que siguen opuestos a China con el Asia central musulmana (pág. 44).

49.—En China se confía que la "Ruta de la Seda" sirva para pacificar a las minorías por la vía económica, aunque estas líneas de comunicaciones también puede servir para conectar a los uigures musulmanes con los islamistas radicales del sur y centro de Asia y Oriente Medio (pág. 44).

50.—La tensión étnica y cultural es el elemento central del proceso de modernización y desarrollo según Huntington (pág. 44)

51.—La expansión China en Asia continental se conjuga con su expansión marítima en los dos mares de China meridional y oriental (pág. 46).

La globalización y la seguridad en el interior de China facilita su expansión marítima (pág. 46).

---

(6) El término polaco Międzymorze (de między, «entre»; y morze, «mar»; es decir: 'entre mares') es traducido en latín como Intermarium. Międzymorze fue el nombre dado por Józef Piłsudski a su proyecto de federación entre Bielorrusia, Lituania, Polonia y Ucrania, bajo la dirección polaca. La federación se propuso siguiendo el modelo de la Mancomunidad de Polonia-Lituania de los siglos XIV al XVIII, y se habría extendido desde el mar Báltico hasta el mar Negro, al incorporar a Bielorrusia y Ucrania. Además, otros países fueron invitados a unirse a esta federación, como fue el caso de los Países bálticos (Estonia, Letonia y Lituania), Checoslovaquia, Finlandia, Hungría, Rumanía y Yugoslavia. (https://es.wikipedia.org/wiki/Międzymorze).

52.—En la época medieval Persia se relacionaba con Asia Central, aprovechando la Ruta de la Seda, por eso Irán y China mantienen buenas relaciones, favoreciendo intereses estratégicos de ambos (pág. 47).

53.—Pakistán es el punto de encuentro de las dos Rutas de la Seda, la continental y la marítima, China ha invertido 46 mil millones de dólares en construir una súper autopista y líneas de ferrocarril y el puerto de Gwadar en el mar Arábigo conectando este con Sinkiang en China a través de Karakorum (pág. 48).

54.—Todo ello puede servir para el progreso y la estabilización de Pakistán que se mantiene como un aliado fiel de China (pág. 49).

55.—La región más grande del siglo XXI será la gran Asia central que se extendería hasta Irán, Afganistán, Pakistán y el Cáucaso (pág. 50).

56.—Respecto a Afganistán, Estados Unidos no puede estabilizar el país, si en cambio China con apoyo de Pakistán e Irán actuando contra India y Arabia Saudí. El puerto iraní Char Bahar sería la conexión del Índico con Asia central al margen de Estados Unidos (pág. 50).

57.—El subcontinente Indio tiene dos grandes Estados: la Gran India, expandida en horizontal, mientras que China se expande en vertical, desde el Sur chino hasta el Índico y Golfo Pérsico (pág. 51).

58.—El Himalaya ya no es un obstáculo para las comunicaciones entre China e India a través de Tíbet, Nepal, Bengala y Birmania. Los buques indios aparecen en el mar de China meridional mientras que los chinos están en el océano Índico (pág. 52).

59.—La conectividad y el comercio también crean conflictos en territorios históricamente hostiles (pág. 52).

60.—China propicia el comercio marítimo en puertos del Indico en Birmania, Bangladesh, Sri Lanka, Pakistán y así el 50% del comercio mundial que se produce entre oriente Medio, África y China (pág. 53).

61.—China y Rusia están creando su imperio basado en las relaciones comerciales euroasiáticas que abrirán numerosos conflictos en el Hemisferio oriental (pág. 53).

61.—Son ejemplo, los países del Golfo Pérsico y del Mar de China Meridional (Irán o Singapur) donde sus economías dependen de un orden mundial dinámico (pág. 54).

62.—El puerto Duqm (Omán) es un complejo ferroviario y portuario de miles de millones de dólares que rentabiliza el tráfico comercial americano tras-índico de África, Oriente Medio, India y China, además de ser base naval para la V Flota (pág. 55).

63.—China, Rusia e Irán forman la unidad Euro-Asiática de una red comercial (pág. 56).

64.—Estados Unidos tiene el problema de que en el hemisferio oriental se está formando un poder parecido al occidental, en el que Europa cada vez tiene menos poder (pág. 57).

65.—Pensamos que el nivel económico que pueden alcanzar los países euro-asiáticos con infraestructuras terrestres y marítimas pueden superar al de Estados Unidos (pág. 58).

66.—Entre los países claves de Occidente (OTAN y UE) destaca Bulgaria situada en el extremo oriental de Europa que aún tienen que compaginar su papel estratégico con Rusia y Turquía, lo que le convierte en un país de riesgo (pág. 59).

67.—La unipolaridad del fin de la Guerra Fría terminó: Occidente se está disipando y se vuelve a la geopolítica clásica, especialmente en Europa (pág. 59).

68.—Lo que podría ser un súper-estado europeo occidental formado por estados regiones, y ciudades-Estado, con el liberalismo resistiendo a los ataques nacionalistas y populistas que socaban los principios de la OTAN a la vez que surgen diversas agrupaciones militares, regionales (Visegrado), solo bajo presión americana la OTAN puede reaccionar a las agresiones rusas, en medio de múltiples e inútiles reuniones (pág. 59).

69.—A Rusia le basta con influir en el frente oriental europeo (Intermarum) para ir minando la vitalidad democrática de Estados como Hungría y Bulgaria, mezclando Eurasia con Oriente Medio a la par que Europa se debilita (pág. 60).

70.—Estados Unidos se reconoce como la mayor potencia marítima en defensa de su libertad de comercio y la democracia liberal (pág. 60).

71.—Para ello dispone de un poder aéreo y naval muy apropiado para proyectar su poder en todo el planeta sin que tenga que empeñarse en guerras terrestres (pág.61).

72.—Aunque la posición económica americana se ha erosionado, los dos Estados de Eurasia, Rusia y China, se han desgastado aún más con problemas étnicos, políticos y económicos fundamentales (pág. 61).

73.—La capacidad de los Estados de Eurasia está en franco declive mientras que Estados Unidos, bendecido por su riqueza energética elevada y rodeado por los océanos y el Ártico, disponemos de un margen de movimiento del que carecen las potencias euroasiáticas (pág. 61).

74.—La confluencia americana en la región Asia-Pacífico se debe a la constatación de que Estados Unidos no tiene ambiciones territoriales en esa región, solamente promover el libre comercio y la democracia (pág. 62).

75.—La función "pivote" no es sólo para Asia Oriental que debe extenderse a todo el borde territorial navegable de Eurasia y por ello, abarcaría el Océano Indico (pág. 62).

76.—El poder marítimo es la respuesta compensatoria adecuada para influir en la geopolítica, cuando la situación es extremadamente compleja en el interior continental. "Ese es el punto de contacto entre las ideas de Mahan y McKinder" (pág. 62).

77.—Poder marítimo no es el dominio de los mares, ni la expansión de la USN. Significa fusión de la presencia de los mares en Asia Occidental y Oriental, significa presencia naval en el mar Arábigo y el Golfo de Bengala y la creación de una red de estaciones navales: Omar, Diego García, India y Singapur (pág. 63).

78.—La estrategia terrestre debe ser secundaria y supeditada a la estrategia naval y aérea, y no al revés (pág. 63).

79.—La estrategia de una nación marítima debe ser complementaria de la estrategia naval y aérea y la estrategia terrestre buscar la ocupación. Hay que pasar de una estrategia de control a la de dominio (pág. 63).

80.—Invadir significa gobernar como vimos en las campañas de Filipinas, Vietnam y las últimas de Afganistán e Irak (pág. 63).

81.—La situación geopolítica del espacio Europa-China debería implicar a EE. UU. no emplearse militarmente a no ser en casos de interés nacional (pág. 63).

82.—Impedir que la Ruta de la Seda cree una alianza euroasiática manifiestamente hostil con una influencia en el hemisferio oriental como la que tiene EE. UU. en el hemisferio occidental (pág. 64).

83.—El poder marítimo americano en el Pacífico y el Índico podría contribuir a lograr ese objetivo sin necesidad de intervenir a gran escala con las fuerzas terrestres estadounidenses (pág. 64).

84.—La postura más convencional es estar entre el neo-aislacionismo y el proteccionismo que significa: Más drones, más misiles de precisión, más control ciberespacial y más fuerzas de operaciones especiales (pág. 64).

85.—Reducir el riesgo de una intervención para ocupar y actuar como una defensa interna exterior, ayudando a fuerzas locales y reforzando programas con el empleo "de oficiales del área exterior" con personal preparados (pág. 65).

86.—La diplomacia será crucial en tanto el sistema de Estados salidos de la Paz de Westfalia continúe debilitándose (pág. 65).

87.—Las amenazas del expansionismo ruso y chino (Báltico, Mar de China oriental y meridional) se compensan con las crisis internas del autoritarismo en decadencia, en paralelo también en Turquía e Irán, mientras que Europa es cada vez más fracturada y menos fiable (pág. 66).

88.—El supercontinente (Eurasia) se acercará a una nueva corriente medievalista que se aleja cada vez más del modelo de Westfalia (pág. 66).

89.—Europa sufrirá la anarquía relativa producida por millones de personas desesperadas para entrar en ella. En esta situación Estados Unidos no debe "mojar la pólvora" a la vez que ejerce un apropiado control marítimo del hemisferio oriental (pág. 67).

90.—EE. UU. considera zonas de conflicto los mares Báltico y Negro con Rusia y los mares de China meridional y oriental, cuya respuesta deberá darse en caso de guerra en esas zonas de tanteo en esas áreas de conflicto (pág. 67).

91.—Dado que Rusia y China son gobiernos autocráticos se puede suponer que ambos lucharían hasta el final, y esto, supondría la guerra en toda Eurasia (pág. 68).

92.—La cuestión euroasiática podría suponer un regreso a los sistemas imperiales (pág. 69).

93.—Las guerras de Afganistán e Irak no constituyen el modelo de guerras que se divisan en el futuro contra las grandes potencias, a pesar de que se puedan dar dos clases de guerra: la de contrainsurgencia, y la guerra de alta intensidad (pág. 83).

94.—Las guerras regulares entre grandes Estados podrían ser en el Siglo XXI tan frecuentes como en el Siglo XX (pág. 84).

95.—En una nación como EE. UU. (paz y progreso) no es consciente aun que necesita preparación militar adecuada a la gran potencia marítima que es según Mahan. Estados Unidos necesita una USN grande como describió Mahan (pág. 85).

96.—Como la Marina británica había derrotado las ambiciones a nivel mundial de Napoleón, eso es lo que los grupos de portaviones pueden hacer con las ambiciones de hoy (pág. 85).

97.—La USN y la Fuerza Aérea son el seguro de poder mundial americano y contribuyen a la conservación del orden mundial (pág. 86).

98.—Una idea de la importancia de la USN la dan el que en este tiempo el 90% del comercio es marítimo, Estados Unidos exporta e importa el 95% de su comercio por mar y que el 75% de la población mundial se asienta en regiones costeras (pág. 87).

99.—Todo ello es bien tratado en los dos libros: "Influencia del Poder Naval en la Historia" (Alfred Mahan) y "Algunos Principios de la Estrategia Marítima" (Julián Corbett) (pág. 87).

100.—Mahan era partidario del control del mar y de la batalla decisiva para hundir la flota del adversario y ganar la guerra. En cambio, el británico Corbett defendía atacar las bases navales, el tráfico marítimo, los estrechos y las alianzas navales con una estrategia marítima indirecta (pág. 88).

101.—Esta diferencia podría ser la guerra naval en el Pacífico contra Japón (Mahan) y la desarrollada en el Atlántico (Corbett) contra Alemania (pág. 88).

102.—El caso es que, según Kaplan, hoy el siglo de Mahan ha llegado ya a su fin (pág. 89).

103.—Huntington en un artículo del Proceedings recomendaba a la USN americana que no se compadeciera tanto de sí misma (pág. 89).

104.—Huntington recomendaba una USN para apoyar al ejército en la posible batalla contra la URSS y la USN siguió esta estrategia hasta el fin de la Guerra fría, pero con 600 buques (pág. 90).

105.—Aunque los presupuestos después de la guerra del Golfo, en 1997 llevaron a 300 barcos, EE. UU. sigue siendo una potencia naval pero ha deja-

do de ser una potencia marítima, pues la flota mercante ha disminuido mucho debido a los costes de construcción naval, superiores a los de otros países (pág. 91).

106.—Es revelador que mientras Estados Unidos sólo se acuerda de Mahan para conmemoraciones, los chinos por su parte se han convertido al "*Mahanismo*" (pág. 91).

107.—La USN está virando de Mahan a Corbett. Así, el almirante Mullen (CNO) proclamó la USN de 1000 barcos, contando con los buques de los Países Aliados de Facto, defensores de la democracia (pág. 92).

108.—Desplegar tropas sobre el terreno en la mayoría de los casos están condenadas al fracaso. La USN 1000 ofrece muchas ventajas de información e inteligencia y mayor presencia avanzada, aunque esta opción no gustaba a todos, almirante Cebrosky (pág. 95).

109.—Actualmente la USN va camino de 150 barcos, el desgaste producido por la guerra de Irak , las reducciones presupuestarias y los mayores costes de nuevas construcciones: un destructor lanzamisiles Arleigh Burke costó en el 2005, mil millones de dólares. El DDG-1000 clase Zumwalt aproximadamente 3.000 y el portaviones de la clase Gerald Ford 8.000, sin contar 6.000 de I+D (pág. 96).

110.—Si China mejora su tecnología de misiles balísticos obligaría a desplazar nuestra flota de portaviones 1.000 millas al Este, así la era tecnológica con avances de precisión y potencia hacen peligrar a los grandes navíos como los portaviones (pág. 97).

111.—La tecnología del torpedo "súper-cavitación" (200 nudos) supone un peligro para los portaviones, si bien los de la clase Ford se defienden con torpedos anti-torpedos y láser (pág. 97).

112.—Los chinos están desarrollando nuevas capacidades para la guerra espacial que podrían limitar el poder naval americano, sin tener que disponer de una gran marina, simplemente amenazando los satélites americanos que controlan el armamento y la inteligencia (pág. 98).

113.—El peligroso avance de las nuevas tecnologías puede beneficiar a naciones con medios más baratos que proliferan, como por ejemplo las motos acuáticas que en multitud pueden atacar a un poderoso portaviones con misiles portátiles (pág. 100).

114.—Igualmente, en vez del sónar a bordo, podrían utilizarse cientos de miles de hidrófonos del tamaño de una lata de Coca-Cola flotando por los océanos (pág. 101).

115.—Estados Unidos ya no dispone de los 600 buques y submarinos de la Guerra Fría para garantizar la presencia naval en tres mares Pacífico, Atlántico y Mediterráneo. Ahora que esta presencia debe ser global dispone de menos de la mitad de navíos cuando todo indica que nos encaminamos a un modo de múltiples potencias en competencia (pág. 102).

Conclusiones

1.—Estamos viviendo un cambio geopolítico global en el cual se juega un Nuevo Orden Mundial.

2.—Occidente y Europa corren el peligro de ser superados por los nuevos poderes orientales.

3.—El Continente Euroasiático será (puede ser) el nuevo poder mundial que tiende a converger con el África oriental y mediterránea.

4.—Las Naciones-Estado tienden a ceder poder a las grandes aglomeraciones urbanas donde se concentran las economías potentes.

5.—La Estrategia Marítima será fundamental para el dominio de las relaciones intercontinentales .

6.—Hay que poner más atención en los grandes pensadores de Estrategia Marítima, Mahan y Corbett, ambos vivieron tiempos de cambio estratégico.

7.—Para Europa, la cuenca del Mar Negro, donde confluyen los intereses estratégicos de Rusia, Turquía y el Cáucaso, con Oriente Próximo, es el centro de gravedad de la defensa Europea Oriental.

8.—Turquía (a pesar de su pertenencia a la OTAN)) e Irán están colaborando con el régimen ruso, dando facilidades a Moscú, con el gaseoducto a Europa y la defensa de Siria.

9.—El poder marítimo proporciona a EE. UU. la capacidad de influir en la geopolítica de todo el borde territorial navegable del continente euroasiático.

10.—El poder marítimo para EE. UU. no significa el dominio de los mares, es más bien la capacidad de fusionar la presencia naval en el Golfo Pérsico. con los mares del Mar Arábigo, Golfo de Bengala, Mar de China Meridional y Mar de China Oriental.

11.—La era tecnológica facilita sistemas de precisión y comunicación que van en contra de los enormes buques, como los portaviones, y a favor de las operaciones de Sistemas múltiples, aéreos y submarinos junto con las operaciones especiales anfibias.

12.—En el siglo XXI Occidente y Europa se encuentran en una situación muy peligrosa para la defensa de sus valores y su existencia, junto a los retos que presenta la era de la Revolución 5G.

Petroleo en la mar *Infanta Cristina-Cantabria* en islas Baleares.
25 de abril de 2019. (Foto: Jaime Rodríguez Tortosa).

LAS OPERACIONES ANFIBIAS: CABALLO DE AJEDREZ DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA

Juan Ángel LÓPEZ DÍAZ
Coronel de Infantería de Marina (Retirado)

La Flexibilidad Anfibia es la mayor ventaja estratégica que posee una potencia marítima. Crea tal diversión a un enemigo continental, qué es en la mayoría de los casos desproporcionada a los recursos empleados.

Liddell Hart

Adoramos a Dios y a la Armada, cuando ruge el cañón en el frente, luego llega la paz deseada, y la Armada, al decir de la gente, no es más que una carga para el contribuyente que no vale en rigor para nada.

Proverbio Ingles

Introducción

Predecir la defunción de las Operaciones Anfibias es ya una costumbre de muchos historiadores, analistas militares, profesionales y grandes Generales, algunos, beneficiados incluso por estas operaciones. Nelson en su día, ya dijo aquello de: "*A ship´s a fool to fight a fort*". La tendencia a "liquidar" la capacidad anfibia-expedicionaria tras los conflictos es una constante, y así los británicos en el periodo entre guerras exponían: *"the British war Office definitively forecast a ten year period in which the British Empire will not engaged in any great war...and that no Expeditionary Force is required for this purpose..."*(1). Después de la II Guerra Mundial (II GM), al inicio de la era nuclear, el Cuerpo de Infantería de Marina de los EE. UU. (USMC) a pesar de haber tenido 87.000 bajas, de ellas 20.000 fallecidos, en la II GM, sufrieron una grave crisis existencial como tal Cuerpo. Se llegó a proponer que sus misiones y efectivos pasaran a la Marina y al Ejército. Partidarios de esta medida fueron Eisenhower y Marshall, y se salvaron gracias al Congreso y a ellos

(1) *An Amphibious Force for Emerging Demands*. General USMC. James. F. Amos. Proceedings 2013.

mismos en su lucha por la existencia. En otoño de 1949, el General Omar Bradley, presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor de 1949 a 1953, pronosticó en el Comité de las Fuerzas Armadas del Senado Americano que las Operaciones Anfibias a gran escala no volverían a acontecer de nuevo: un año más tarde tuvo lugar el Desembarco de InchoN (2). En 1952, en plena Guerra de Corea y después de Inchon, por fin, el USMC obtuvo su "status" actual de ser el 4º Ejército. Pero de nuevo y ya finalizada la Guerra de Vietnam a mediados de los 70 en EE. UU., en la mayor crisis de su historia, coincidente con la llegada de armas guiadas de precisión, la oficina presupuestaria del Congreso puso otra vez en duda la necesidad de la existencia del USMC (3). Los Británicos en sus *Defence Reviews* de 1974-75 y 1981 consideraron las Operaciones Anfibias como "*no esenciales*" y dejaron que esta capacidad fuera disminuyendo...hasta que en 1982, y después de que el Secretario de Defensa revirtiera milagrosamente la orden de venta a la Marina australiana del portaaviones "Invincible" y gracias a eso, recuperaron las Malvinas, aunque estas islas nunca pertenecieron por derecho a la Gran Bretaña. En los 90 volvieron en EE. UU. las dudas sobre la necesidad de las capacidades anfibias. Esta vez la causa fue la moda de la "Revolutión of Military Affairs" (RMA). Los "think tanks" de defensa quedaron deslumbrados por las nuevas tecnologías, que prometían, por arte de magia, que todos los problemas de la guerra moderna desaparecerían....y además no había competidores en el ámbito geoestratégico dignos de tal nombre (4).

Para continuar con la costumbre cíclica de negar cada 20 o 30 años la utilidad de las Operaciones Anfibias, en la actualidad se invoca como causa las nuevas amenazas A2AD (Anti-access/Area Denial): los cazas de 5ª generación, submarinos convencionales silenciosos, misiles de crucero hipersónicos y balísticos (ASBM), minas, medios con capacidad de adquirir inteligencia de largo alcance, o armas nucleares. Todo ello ha hecho dudar a muchos expertos si aún siguen siendo factibles las operaciones anfibias. La creencia es que las amenazas que puedan suponer dentro de unos años un determinado enemigo, significara el fin de las operaciones anfibias. Pero esto no es nuevo. En la Batalla de Okinawa, en 1944, la 5ª Flota de los EE. UU., soportó hasta 4000 ataques aéreos, de los cuales, 2000 fueron kamikazes que es lo más parecido a los misiles anti-buque actuales. Por otro lado, mientras que las Operaciones Anfibias fallidas en las playas en los tiempos modernos se pueden contar con los dedos de una mano, las operaciones anfibias que se han llevado a cabo con

---

(2) *Over the beach. The Enduring Utility of Amphibious Operations*. Cap. Pole Petersen, Canadian Army. 9 Nov 2014. The Journal of Military Operations, Vol 2, issue 4 of Autumn 2014.

(3) *An Uncertain Future*. Col. Willian. T. Hews, USMC (Ret). MCG; Sep 2011; 95; 9. p. 23.

(4) 21st Century Amphibious Capability. Lt. Col F.G. Hoffman, USMCR (Ret).

éxito, la mayoría, supusieron un giro radical y decisivo en los acontecimientos del conflicto en el que fueron empleadas: Alhucemas, el primer desembarco con éxito, no lo olvidemos, los desembarcos aliados en el Norte de África, las campañas japonesas en Malasia y Filipinas, los rusos en la II GM y en Georgia hace apenas 10 años, Normandía, Inchon, Malvinas (5)…

Hace apenas un par de años en el Reino Unido, se inició el estudio de una propuesta para reducir sus Fuerzas anfibias, que finalmente fue rechazada por el Parlamento, y aunque en la refriega perdieron al LPH "*Ocean*", vendido a Brasil, no sólo lograron mantener el "*Bulwark*" y el "*Albion"* y evitar la reducción de 1000 efectivos previstos de los "Royal Marines" (RM), sino que además el parlamento llamo "iletrados" a los ideólogos de la prevista reducción, por haber propuesto tal barbaridad y el Ministro de Defensa en un giro copernicano decidió redactar un Plan para crear dos "*Littoral Strike Groups"* (LSG), uno para la zona de Asia Pacifico, al Este de Suez, como ellos dicen y otro para operar en la zona del Atlántico, Báltico y Mediterráneo.

Terminaré esta secuencia de hechos citando la disolución de la Infantería de Marina más antigua del mundo en 1931, seis años después de haberse producido el primer desembarco con éxito de la historia moderna en la Bahía de Alhucemas. El único principio que parece inmutable sobre las Operaciones Anfibias a la vista de los ejemplos citados, es el debate sobre su obsolescencia. Las Anfibias han superado la artillería de costa en el Siglo XIX, las armas automáticas en los primeros años del XX, las armas nucleares a mediados del Siglo XX, la RMA de los 90´s y superará en el futuro las amenazas A2AD.

Analicemos que son las Operaciones Anfibias, los tipos que existen y enfrentémoslas a sus amenazas.

Las Operaciones Anfibias y sus condicionantes

Según la publicación aliada ATP-8-C (6), la Operación Anfibia es una operación naval lanzada desde la mar por fuerzas navales y de desembarco contra una costa hostil o potencialmente hostil. En la actualidad hay 5 tipos, las 4 clásicas: **Asalto**, **Incursión**, **Demostración** y **Retirada** a la que se ha añadido una más, el **Apoyo anfibio a otras operaciones**, algo así como un cajón de sastre que incluye todas aquellas operaciones que no requieran de una fuerza realmente coercitiva. A excepción del **Asalto**, los otros 4 tipos están menos cuestionados. Sin embargo, en la actualidad y desde un punto de vista político y estratégico, los asaltos anfibios todavía ofrecen tremendas

(5) The Power of Amphibious Operations in the 21 st Century. Daniel Gouré. 27 Nov 2017, Real Clear Defense.

(6) NATO Doctrine for Amphibious Operations.

ventajas a los países que mantienen esta capacidad. Salvo que se tenga un puerto o un aeropuerto, las operaciones anfibias y en menor medida las aerotransportadas siguen siendo la única forma de entrar en fuerza en una zona hostil, o potencialmente hostil. Otra cosa es que las aerotransportadas tienes más limitaciones: 6 nudos de viento para permitir el salto, o la restricción de la permanencia en vuelo, mientras que la operación anfibia se puede hacer hasta con 12 nudos y no tiene problemas de permanencia en la mar.

Para realizar un asalto anfibio se tienen que dar tres requisitos: **superioridad aérea** y **naval** en la zona del desembarco y contar con **la posibilidad de reforzar** la cabeza de playa (CPL) antes de que lo haga el enemigo. Si el enemigo es capaz de evitar dos o al menos uno de estos requisitos, el asalto puede fracasar. ¿Y cómo puede suceder esto?: Básicamente con submarinos, superioridad aérea, misiles anti-buque y minas. Los submarinos son peligrosos y difíciles de detectar en especial en las llamadas aguas someras. La aviación en las Malvinas daño 35 buques y hundió 4. A los medios aéreos clásicos hay que añadir los vehículos aéreos no tripulados (UAV) por su capacidad de detección y porque pueden ir armados. Los misiles "Exocet" en las Malvinas hundieron 3 buques. Por último las minas, la más barata de las amenazas en la relación eficacia-coste de las amenazas anfibias. En la playa de Utah hicieron falta 85 dragaminas y en Inchon casi impiden el desembarco, llegando a decir el C.A Alen. E. "Hoke" Smith: "*We have lost control of the seas to a nation without a navy, using pre-World War One weapons laid by vessels which were*

Fuente: Presentation "Amphibious Landings in the 21st Century". Robert. O. Work. Subsecretario de la US.Navy 05/10/2010.

utilized at the time of the birth of Christ" (7). En un informe posterior de la campaña se advertía del error que podría suponer en el futuro no atender como se merece los medios para la detección y retirada de minas:

"The main lesson of the Wonsan operation is that no subsidiary branch of the naval service, such as mine warfare, should ever be neglected or relegated to a minor role in the future. Wonsan also taught us that we could be denied freedom of movement to an enemy objective through the intelligent use of mines by an alert foe" (8). Evidentemente el informe sirvió de poco pues en la operación "*Desert Storm*", 40 años más tarde, un desembarco tuvo que ser suspendido por falta de capacidades Medidas-Contra-Minas (MCM), lo que unido a la presencia de misiles anti-buque chinos, no ofreció la certeza para abordar la playa sin perdidas.

Pese a ello, ¿por qué siguen siendo factibles las Operaciones Anfibias?

Porque en el escenario existente y que parece que continuara en el futuro, se divisa que los conflictos tendrán lugar en la zona litoral, en un ambiente urbano y conectado. Habrá conflictos más parecidos a los de Yemen o Siria que a los de Irak o Afganistán. Esto nos dice que nunca antes habían sido tan necesarias las operaciones anfibias, quizás no en su versión asalto, pero sin lugar a duda en los otros tipos.

Ventajas Estratégicas y Operacionales

Considero muy importante y necesario repetir someramente, para el tema que estamos analizando, la practicabilidad de las operaciones anfibias en la actualidad, las ventajas estratégicas y operacionales que logran las operaciones anfibias y entre ellas, y quizás la más importante, su empleo como caballo de Ajedrez de la estrategia marítima. Esto es, que una vez la Fuerza Anfibia alcanza una posición ventajosa, el enemigo tendrá que asumir una pérdida importante si quiere salvar otra pieza aún más importante.

Ventajas Estratégicas

Producir una disuasión creíble: Poder abordar territorio enemigo desde aguas internacionales, cuando y donde quiera, provoca una disuasión mayor

(7) *The effects of Sea Mining upon Amphibious Warfare Unpublished Master´s Thesis*. James. F. Ball 1992. pp. 27-28.

(8) *The Mining of Wonsan Harbor, North Korea in 1950: Lessons for Today's Navy*. Author: LCDR Paul McElroy, United States Naval Reserve. p. 4.

que la que puede lograr el lanzamiento de proyectiles o misiles, pues la conquista del territorio amenaza de forma directa la estancia en el poder del gobernante amenazado. Las fuerzas anfibias constituyen la "Force in being", en el sentido de que su sola presencia en la mar puede lograr el efecto político deseado. Decía Liddell Hart que en 1941 cuando los aliados todavía estaban restañándose sus heridas después de ser expulsados del continente en Dunkerke, la amenaza de un desembarco forzó a los alemanes a mantener el 27% de su fuerza, 53 divisiones, desplegadas desde Noruega a Francia, mientras invadía Rusia. Es bien sabido que en la Guerra del Golfo, aunque se suspendió el desembarco ya citado, los iraquíes tuvieron que desplegar 6 de las 42 divisiones disponibles, en la costa de Kuwait para contrarrestar un posible desembarco.

Negar la estrategia anti-acceso (A2) del enemigo: Demostrar que no se acepta la estrategia A2 enemiga, obliga a este a realizar inversiones para la defensa de su costa que de otra manera podría emplear en otros medios como defensa A/A, misiles anti-buque, cazas u otros sistemas de armas. No se trata de negar el riesgo de la amenaza A2/AD, sino enfrentarse a él, sabiendo que existe y creando conceptos y tecnología para evitar el peligro.

Asegurar el Acceso. En el cambiante mundo actual no es seguro que el aliado de ayer, lo sea hoy y nos permita sobrevolar su territorio, o usar sus puertos o aeropuertos o las bases que estén bajo un acuerdo. La capacidad de tener una fuerza que me permita soslayar esas carencias es muy importante. Desde el punto de vista estratégico la fuerza puede dirigirse a una zona hostil o de ambiente desconocido, puede ir a tierra en un despliegue táctico, y sin necesitar un puerto o un aeropuerto.

Ventajas operacionales

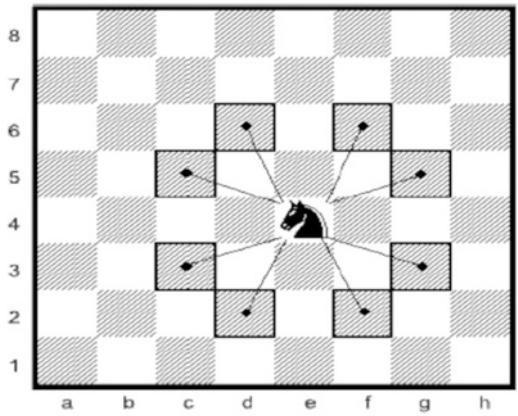
Permitir la independencia operacional. Las operaciones Anfibias, como es bien sabido, permiten desplegar una fuerza en la mar en aguas internacionales, con una velocidad de avance de unas 300 millas en 24 horas, sin vulnerar fronteras ni tratados, esto es, sin que suponga ningún coste político su despliegue y puede permanecer ahí, en medio de la nada, hasta que se decida actuar o volver a puerto porque se haya resuelto la crisis. Una fuerza con capacidad de acceder a una costa enemiga dese la mar, en especial hoy, con el concepto "Sea Basing", con nuevos buques de la clase "E" (expedicionarios) o plataformas petrolíferas, o grandes buques mercantes de carga general....son medios que ya se han empleado y proporcionan independencia operacional, al poder llevar nuestras fuerzas desde nuestro territorio a una zona avanzada, a distancia de ataque del territorio enemigo pero alejada del ataque directo de sus armas de largo alcance, sin tener que depender de autorizaciones diplomáticas de otros países.

Imponer nuestras condiciones al inicio de la contienda. Nuestra capacidad para entrar en fuerza en una zona con rapidez y orden, permite tomar la iniciativa o quitársela al adversario a quien se le obligara a cambiar sus planes previstos y deberá reaccionar a nuestro ataque en el terreno y en las condiciones elegidas por nosotros y para las que nos hemos preparado. Para ello necesitamos fuegos de precisión y fuerzas distribuidas, que dificultarán la acción del mando enemigo, al no tener la certidumbre de donde se produce el esfuerzo principal, a la vez que le impide pensar en demasía porque tiene que reaccionar y cubrirse de nuestros fuegos.

Generar sorpresa operacional. Aunque en la actualidad es más difícil lograr la sorpresa táctica, la amplitud del espacio de maniobra desde la mar permite lograr algún grado de sorpresa operacional o incluso, algo más improbable: la sorpresa táctica. El adversario puede llegar a conocer por medio de satélites, inteligencia, noticias abiertas, que nuestra fuerza se dirige hacia una zona, pero le resultara difícil saber el lugar exacto y la profundidad de la incursión, con errores de cientos de millas sobre el lugar preciso de la entrada en la costa. Pese a todos los avances tecnológicos, aún es posible lograr la sorpresa operacional.

Aumentar el espacio donde se producirá la batalla. La ventaja anterior significa que una fuerza anfibia puede expandir el espacio de batalla en longitud y profundidad, y obligar al enemigo, como hemos dicho, a invertir en medios que sean capaces de realizar el seguimiento de una fuerza en la mar, así como realizar los cálculos que suponen alcanzar ese blanco con las armas de que disponga.

Disminuir la capacidad defensiva del enemigo. Todo lo anterior debilitara la posible concentración de fuerzas del enemigo, quien tendrá que repartir sus esfuerzos en muchos puntos. Si la entrada se produce en múltiples puntos, está claro que los centros de mando enemigos tendrán en los primeros estadios del asalto lo que Clausewitz llamaba la "niebla de la guerra", y por ello donde emplear las reservas al no saber cuál es nuestro esfuerzo principal.



Movimientos posibles del caballo de Ajedrez.

Provocar dudas y poner al adversario ante los cuernos del dilema: El caballo de ajedrez. Una fuerza anfibia genera tal incertidumbre al enemigo, como se ha visto en innumerables ocasiones, quizás la más importante

Normandía, que obliga a ralentizar la toma de decisiones del adversario. Si permanece fijo por no saber cuál será nuestro esfuerzo principal, sus fuerzas pueden quedar aisladas y ser batidas en detalle. En cualquier caso se enfrenta a una serie de dudas, contra las que tiene pocas opciones. Yo comparo este dilema al tipo de movimiento que realiza el caballo de ajedrez. Una vez que hemos sido capaces de colocar al caballo en la posición deseada, podrá amenazar dos piezas del contrario, y a este no le quedará más remedio que mover la más valiosa para salvarla, pero no podrá evitar perder la otra pieza amenazada.

Rápida puesta en tierra de la fuerza y su potencia de combate. Tener la fuerza embarcada no sólo logística sino tácticamente unido al hecho de tener la posibilidad de contar con una base a flote avanzada, donde completar o modificar el despliegue táctico en tierra por los datos de inteligencia, me permite llegar a tierra con la disposición táctica más conveniente para contrarrestar la posible amenaza y lograr la máxima potencia del ataque en el menor tiempo posible.

Permite modificar la organización operativa, y el ritmo y la dirección de avance. El hecho de tener tiempo durante el movimiento hacia el objetivo para modificar nuestros planes de ataque basados en los movimientos del enemigo, permite al Jefe de la Fuerza diseñarla de la forma más conveniente para abordar la zona elegida. La maniobra del litoral, está pensada para "desquiciar" al adversario y hacer saltas sus planes y que descubra sus posiciones ocultas, lo que hará que sea más fácil detectarlo y destruirlo. La habilidad y la gran ventaja de las operaciones anfibias es poder emplear de forma coordinada las fuerzas de desembarco, los fuegos, terrestres, naval y aéreo, de forma que todos cooperen para lograr el objetivo y para conseguir el impacto psicológico sobre el adversario, eliminando su capacidad de decisión y mando, al menos el tiempo necesario, para ocupar posiciones solidas que garanticen el éxito de la operación (9).

Razones operativas y tecnológicas que posibilitan la vigencia de las Operaciones Anfibias

Razones operativas

Hay una serie de aspectos sobre las nuevas amenazas, que se suelen dar por sentados pero que no son inapelables, como son los siguientes:

---

(9) 21st Century Amphibious Capability. Lt Col F.G Hoffman, USMC (Ret). MCG. Nov 2011.

1. No todas las naciones con costas pueden ser capaces de establecer y mantener una barrera de fuego con misiles anti-buque por mucho tiempo, principalmente por falta de recursos y de tecnología. Aquellos que si tengan estas capacidades, tampoco serán capaces de situar estas barreras a lo largo de cada kilómetro de su costa.

2. El escenario apocalíptico que algunos presentan en las distintas zonas del mundo donde sea necesario emplear operaciones anfibias, posiblemente no se corresponderá con el escenario real. Los expertos en inteligencia no fueron capaces de detectar, Pearl Harbour, el 11-S, o la invasión de Kuwait. Por otro lado las fuerzas anfibias han logrado objetivos, que parecían imposibles, como nuestro desembarco de Alhucemas.

3. Muchos dicen que para realizar operaciones anfibias en la actualidad es necesario considerarla una operación conjunta y como tal se requiere el apoyo de la Aviación y el Ejército de Tierra. Pero, ¿Qué pasa si el Ejército del Aire no tiene bases cercanas o no es posible emplear las bases de un país aliado en una operación combinada?, ¿Si el Ejército está comprometido en otras operaciones y no puede participar, con personal o medios aéreos en la operación anfibia?

4. Que el Ejército del Aire sea capaz de destruir todas las batería de misiles anti-buque, es quizás demasiado optimista, ya que, y aquí, con más probabilidad, tendrán que participar en otras muchas misiones en caso de un conflicto.

5. A veces las crisis empeoran a gran velocidad y no hay tiempo suficiente para planear ni ejecutar otra operación como es el caso de rescate de rehenes u operaciones de evacuación de no-combatientes (NEO´s)....

6 Todo lo anterior, no debe de hacer olvidar que las Operaciones anfibias requieren medios y fuerzas muy especializadas y por ello requieren el material adecuado: buques bien defendidos y con capacidad ofensiva, medios aéreos para el movimiento buque costa acordes con las amenazas que se esperan, sin ellos, no se pueden realizar las operaciones anfibias y también medios de superficie, veloces y robustos para permitir el transbordo de material pesado de la Fuerza de Desembarco a la costa. No se puede pensar que hay que tender a efectuar operaciones anfibias o de cualquier otro tipo sin ningún riesgo. En la guerra, como en la vida, no existe la ausencia de riesgo, pese a estar en el Siglo XXI (10).

---

(10) The Pentagon´s New Thinking about Amphibious Warfare makes no sense. Lexington Institute, 25/01/2011.

Razones Tecnológicas

Por otro lado hay una serie de razones que permiten confiar en la pervivencia de las operaciones anfibias en el nuevo ámbito tecnológico que supuestamente hace prohibitivo su empleo, y que son las siguientes:

En primer lugar por el propio avance de la tecnología, ya que generalmente al avance en un campo, corresponde un avance similar en el antídoto contra ese avance. Contra la amenaza múltiple de aviones y misiles anti-buque se desarrolló el sistema "*Phalanx*" de defensa de punto y para la defensa de áre*a* el sistema AEGIS. Incluso contra los UAV´s, existen medidas activas de defensa A/A, o medidas de Guerra electrónica para neutralizar su frecuencia de control e impedir que llegue a su blanco. Contra los submarinos se crearon complejos sistemas activos y pasivos, de detección desde varias plataformas navales y aéreas. En suma no se deben de contemplar las operaciones anfibias actuales como un baño de sangre, incluso victorioso, si no como el logro de un objetivo con unas pérdidas manejables. Se han visto ejemplos recientes de operaciones anfibios con éxito.

En segundo lugar la propia tecnología proporciona ventajas para la fuerza anfibia al reducir las habilidades de los sistemas de armas del defensor. Mientras que los SSK´s, adversarios pueden ser una pesadilla para la fuerza atacante, esta puede emplear los suyos, no sólo para destruir los submarinos o buques adversarios, sino también para infiltrar fuerzas de operaciones especiales en la costa. Los cazas y UAV´s propios, pueden llevar la destrucción a instalaciones terrestres, aislar defensas de playa, y disminuir su eficacia para repeler a la Fuerza Anfibia. Misiles de crucero y de otros tipos lanzados desde plataformas navales, a lo que habrá que sumar el Fuego Naval de Apoyo, que cada día tiene mayores alcances y precisión, sin duda colaboraran a suprimir

Desembarco Unión Africana en Kismayo (Somalia): Fuente. Ministerio de Defensa Keniata. Houstón Chronicle. Associated Press. 28-09-2012.

las defensas en la costa. Parece lógico que la misma tecnología que los analistas citan como la causante de haber logrado que las anfibias estén obsoletas, puede también hacer insostenible la situación del oponente en las playas.

En tercer lugar y quizás más significativo, nuevos conceptos y medios ofrecen al asaltante la habilidad para evitar los avances tecnológicos que tenga el defensor. Con la aparición de los conceptos OMFTS (11) y STOM (12), se puede evitar que los buques se aproximen a distancias cercanas a la costa operando OTH (13), lo que permite también sobrepasar por aire las defensas de la playa y atacar el interior. Con los nuevos medios, las playas y zonas de costa abordables aumentan, lo que requiere que el enemigo tenga que desplegar más medios para defender, cosa imposible, toda su línea de costa. Ya no tiene la playa porque ser el objetivo principal, con nuevos medios como el avión V-22 "Osprey" o helicópteros de gran radio de acción, el objetivo de la Fuerza Anfibia, podrá ser otro que la playa La fuerza de desembarco se puede introducir tierra adentro contra objetivos vulnerables, lanzando estos medios desde el horizonte e incluso conseguir así la sorpresa táctica. Esos medios aéreos pueden también reforzar con rapidez flancos en peligro (14). Lo anterior implica que sin medios aéreos adecuados y en la cantidad requerida, será temerario intentar acceder a tierra desde la mar en el Siglo XXI.

Una época marítima y anfibia

En la actualidad y con los nuevos medios de superficie y aéreos, alrededor de los 2/3 de la superficie terrestre puede ser abordable desde la costa. Esto incluye 152 de los 193 países reconocidos por la ONU, a lo que se suma el hecho de que el 75% de la población y el 80% de las grandes ciudades estarán en la costa a lo largo del siglo XXI. Hay que añadir el hecho de que el 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima. Los factores expuestos hacen que se haya producido un renacimiento del dominio marítimo en general y anfibio en particular, como lo demuestra, el auge de las construcciones anfibias a lo largo de todo el mundo: Australia, Nueva Zelanda, Japón, Corea del Sur, China, Malasia, Filipinas, Turquía, Arabia Saudí, Emiratos, Polonia, Italia, Francia, Rusia, España, Brasil, Perú.....El mundo se ha vuelto anfibio. ¿Si las condiciones de acceso a tierra fueran tan prohibitivas, tendríamos esta "fiebre" por la construcción anfibia?

---

(11) Operational Manouver Fron The Sea: Maniobra operacional desde la mar.

(12) Ship-to-Objective Maneuver: Maniobra buque-objetivo.

(13) Over The Horizon. Más allá del horizonte (alta mar).

(14) *Over the beach. The Enduring Utility of Amphibious Operations*. Captain Pole Petersen, Canadian Army. 9 Nov.

Empleo reciente de las Operaciones Anfibias

Las acciones desde la mar han sido una constante en tiempos recientes, como fue el caso del apoyo desde la mar durante la crisis Libia que derrocó a Gadafi sin la pérdida de un sólo soldado de la coalición occidental encargada de realizar el bloqueo naval y aéreo que ayudo a las fuerzas rebeldes a lograr la caída del líder Libio. Otra cosa es si esta campaña fue lo mejor para el país, o para la crisis migratoria posterior. Algo parecido sucedió en Yemen, donde se protegió al gobierno en el poder contra grupos rebeldes, pero todo ello desde la mar, haciendo de la mar la base de apoyo a las fuerzas del gobierno y de los grupos de operaciones especiales. Igual se puede decir de las intervenciones en el cuerno de África, en Somalia, contra Al-Shabbaab, una organización terrorista seguidora de Al-Quaeda, así como contra la piratería en el Golfo de Adén y el Océano Indico. La Unión Africana, con la TF-151, el 28 de Septiembre del 2012, lanzo un asalto anfibio, la operación "Siedge Hammer", que pasó desapercibida en Occidente siempre pendiente de su propio ombligo y llevada a cabo por fuerzas keniatas y del Gobierno somalí, en Kysmayo (Somalia), 300 millas al Sur de Mogadiscio. Dicho puerto era usado por las fuerzas de Al–Shabbaab para reaprovisionarse de armas y material bélico. Después de meses de combate alrededor de la ciudad y sin resulta-

Intervención rusa en Georgia 2008 en la Región de Abjasia. Fuente: Andrei nacu de Wikipedia en inglés. 2008. South Ossetia_war en.svg.

dos, la fuerza desembarcada de entidad Batallón, obligo a los terroristas a dejar la ciudad después de cinco años de ocupación e impidió que se dirigieran hacia Mogadiscio, al perder su principal base en la zona. La operación tuvo apoyo CAS de la Fuerza Aérea keniata. Ello demuestra que no es necesario gran tecnología para realizar una operación anfibia con éxito en el siglo XXI, que las anfibias siguen siendo practicables, y que son resolutivas y capaces de desbloquear operaciones enquistadas durante años.

No hay que olvidar, por ser más conocido, el desembarco de tropas rusas en la región de Abjasia (Georgia), en Agosto del 2008, con una fuerza de dos batallones de Infantería de Marina de la zona del Mar Negro, que abrieron paso a unidades de la 7ª División Aerotransportada de Novorosssisk y de la 76ª División de asalto de Pskov, sin oposición, pero que unida a la ofensiva terrestre y sobre las redes de comunicaciones de Georgia, colapso al país en apenas dos días. Son acciones que demuestran una nueva voluntad de resolver los problemas desde la mar y no, poniendo tropas en tierra.

El Concepto Seabasing

La creación de la clase "E", de buques expedicionarios o de otras clases como los empleados en las operaciones del ejército filipino y fuerzas de los EE. UU., entre el 2001 y el 2014, son ejemplos que han pasado casis desapercibidos. Sin embargo esta lucha contra la *Jemaah Islamiyaah*, de Abu Sayyaf, y el *Moro Islamic Liberatión Front*, nos ofrece algunas lecciones. Fuerzas

MV *C Champion,* US Military Sealift Command. Fuente: Wikipedia US Navy.

Barcaza de apoyo "Hercules", y 3 FPB MARK-3 empleada por Fuerzas especiales en la Guerra de los petroleros1987-88 www.warboats.org Commander Peter I. Wikul, USN

regulares y de operaciones especiales de ambos países han llevado a cabo durante 10 años operaciones anfibias alrededor de la región del archipiélago de Jolo, como hicimos los españoles en su día con fuerzas de Infantería de Marina y del Ejército de Tierra en columnas mandadas, entre otros, por Don Casto Méndez Núñez. No hay nada nuevo bajo el sol.

En las acciones Filipino-Americanas se emplearon bases a flote tales como: El USNS. "GySgt. Fred W. Stockham", un buque preposicionado, el buque de asalto anfibio LSD USS "Germantown", o el MV C "Champion", como bases para apoyo a operaciones especiales y submarinas, reaprovisionamiento y funciones de mando y control. Emplear este tipo de plataformas en la mar para luchar contra la guerrilla proporciono grandes éxitos sin necesidad de inmiscuirse en tierra o con una menor implicación que la que requiere una fuerza basada en tierra.

La idea de tener bases a flote ya se vio en 1987-88, en la llamada "guerra de los petroleros", por la negativa de Arabia Saudí y Kuwait, de permitir a los EE. UU. usar bases en tierra. Por ello los EE. UU. decidieron emplear dos plataformas petrolíferas para apoyar a sus fuerzas en la zona durante el conflicto.

Recientemente los americanos emplearon al USS "Ponce" (LPD-15), como base de las fuerzas especiales americanas en Oriente Medio. Al "Ponce" lo relevo en 2017 en sus misiones, el buque de la clase "E" USS "Lewis. B. Puller" (ESB-3), siendo el primer buque en la historia de la Marina de los EEUU, que fue comisionado, por la urgencia, fuera de territorio nacional (15).

(15) 2014. The Journal of Military Operations, Vol 2, issue 4 of Autumn 2014.

USS *Lewis B. Puller* (ESB-3). Fuente: U.S. Navy Specialist 1st Class David Kolmel.

Las Operaciones Anfibias en casos de Asistencia Humanitaria y Desastres

Las Fuerzas Anfibias son tan efectivas en operaciones de crisis y conflictos como en operaciones de ayuda humanitaria y desastres naturales. No hay fuerza más eficaz para estas operaciones como una fuerza anfibia. Su capacidad de alistamiento, proporciona rapidez en la llegada y más si ya está en la mar cerca de la zona afectada, a lo que se añade su capacidad de permanencia y su gran capacidad logística con sus medios aéreos y de superficie: vehículos pesados, aljibes, grúas, bulldozers, así como medios y personal para ayuda sanitaria lo que hace que sean las fuerzas idóneas en estas situaciones. Las ayudas al Terremoto de Haiti, con participación española y que tuvo sensibles bajas propias, al terremoto y posterior "tsunami" de Japon, al Tsunami en Indonesia, que también contó con participación española al igual que en la operación tras el Huracán "Mitch", son ejemplos bien conocidos de la eficacia de una fuerza anfibia en este tipo de situaciones.

Conclusiones

Los asaltos anfibios con largos ciclos de planeamiento, secuencia horaria estricta del movimiento buque costa (MBC) y contra playas con una defensa establecida, son cosa del pasado. Sin embargo el hecho de que los futuros conflictos tendrán lugar con más probabilidad en regiones urbanas y conecta-

Proyecto del futuro Litoral Strike Ship británico (FLSS), basado en el buque "Ocean Trader".

das del litoral, nos indica que la necesidad de contar con fuerzas capaces de llegar a tierra desde la mar, será mayor, no menor que hasta ahora. En un mundo cada día más inestable, la necesidad de la entrada en fuerza en una costa y en especial cuando la urgencia de la crisis no permite otra opción sigue siendo necesaria y posible. Las operaciones anfibias han sobrellevado la llegada de la artillería de costa, las armas automáticas, el arma atómica, las armas guiadas de precisión, la RAM… y superaran las amenazas A2AD. La capacidad anfibia, por otra parte, sigue siendo un factor de ventaja respecto al adversario que no la tenga.

Como siempre las operaciones de Fuerza Avanzada trataran de eliminar aquellos medios del enemigo, sensores y armas, capaces de detectar, evitar o perturbar la operación anfibia. Al igual que los satélites no han logrado que las flotas estén siempre localizadas, las medidas contra la detección, son claramente posibles para una fuerza anfibia moderna. Lo que está claro tras el análisis de las amenazas es que realizar las operaciones anfibias va a depender de los medios disponibles. Sin medios adecuados para el MBC más allá del horizonte y en especial, sin medios aéreos adecuados y a poder ser adaptados a su empleo a bordo, no se pueden realizar operaciones anfibias en el Siglo XXI. La necesidad de fuegos de apoyo con más alcance que los actuales es otro factor posibilitador. Los buques anfibios, son otro factor primordial por no decir decisivo, pero hay estudiar qué tipo de plataforma necesitamos y desde luego hay que dotarlos de armamento defensivo y ofensivo. Estos buques pueden proyectar potencia de combate terrestre y aéreo lo que los hace

más flexibles en comparación con las opciones que ofrecen los portaaviones, mucho más caros, pero menos versátiles a la hora de ofrecer opciones.

El nuevo proyecto británico "*Future Littoral Strike Ship"* (FLSS) puede ser una opción económica para el futuro. Los medios para detectar y destruir minas aparecen como otro factor crítico, pero por alguna razón, son siempre la última prioridad a la hora de organizar una flota. Allí donde pueda haber amenaza submarina, la guerra antisubmarina también es básica para decidirse a lanzar una operación anfibia. Lo que es cierto, es que el coste actual de crear una fuerza anfibia con medios adecuados para contrarrestar las amenazas que pueda encontrar en la costa, sin duda es mayor que el coste que le supone al enemigo defender esa costa. Pero la tecnología no hace impracticable las operaciones anfibias si se tiene la voluntad de seguir empleándolas. Las operaciones anfibias contra costas poco defendidas continúan siendo tan útiles y decisorias como siempre y los asaltos contra costas con más defensas, continúan siendo tan difíciles y necesarios como siempre. Y es muy probable que se vuelvan a repetir. La llegada de vehículos aéreos, de superficie y submarinos no tripulados, así como el nuevo dominio "ciber", solo suponen ventajas para las Fuerzas Anfibias, confirmando y aumentado su utilidad y practicabilidad ya que por su capacidad de alistamiento son las que primero pueden llegar a las zonas de crisis y con muchas opciones de empleo, lo que las convierte en la opción más eficaz para una potencia marítima, con independencia del tamaño de esta.

En 1939, Liddell Hart, expuso: *"....landing on a foreign shore in the face of hostile tropos, has now become almost impossible"*.....El genial tratadista, autor de "Disuasión o Defensa", uno de los mayores alegatos en favor de las Operaciones Anfibias en el que hace un canto a la flexibilidad anfibia, marró aquí en su juicio y no contaba con que en 1944, Normandía, cambiaría el curso de la Guerra, y en 1950 lo haría Inchon. Aunque la tecnología seguirá avanzando, predicciones como esta y las que citamos al principio de estas páginas, demuestran que los actuales vaticinios volverán a equivocarse. Lejos de ser obsoletas las operaciones anfibias en el primer cuarto del Siglo XXI, están teniendo un nuevo resurgimiento y como pasa en estas circunstancias, las nuevas anfibias que vienen, aunque similares en su concepto original, abordar la costa desde la mar, requerirán otros medios y otra mentalidad para poder hacerlas.

La Galeona embarca en el *Juan Sebastián de Elcano*, noviembre de 2019. (Foto: Armada española).

LAS ESPECIAS Y SU INFLUENCIA EN EL PENSAMIENTO NAVAL DE UNA ÉPOCA

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (Retirado)

Las especias y el pensamiento naval

Ahora que estamos inmersos en las conmemoraciones del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, es buen momento para estudiar la influencia de algo tan básico como las especias en el pensamiento naval de finales del siglo XV y principios del XVI. En aquellos tiempos las especias eran muy apreciadas en las mesas europeas, procedían de lejanos países de oriente y se pagaba por ellas su peso en oro. En un principio llegaban a Europa a través de largas rutas que pasaban por Turquía. Pero al verse interrumpidas aquellas rutas por el avance turco, y dado que las especias seguían siendo muy demandadas, se produjo una gran revolución en el campo de las comunicaciones, que obligó a adoptar nuevas rutas por mar para continuar con su comercio, lo que supuso un profundo cambio en la mentalidad y la forma de pensar de la gente.

Retrato de Juan Sebastián de Elcano. (Torre del Oro, Sevilla).

La caída de Bizancio

Al caer Bizancio en manos de los musulmanes en 1453, el tráfico que pasaba por Turquía, se vio cortado de golpe, por lo que fue necesario olvidarse de las rutas terrestres y abrir otras rutas por mar, que fueron muy buscadas a finales del siglo XV y principios del XVI. Dichas rutas obligaron a navegar lejos de las costas, siguiendo derrotas oceánicas que supusieron drásticos cambios en

todos los campos del arte de navegar: nueva mentalidad; adaptación de los barcos; mejor conocimiento y más profundo estudio de la astronomía; mejora de los instrumentos y sistemas de navegación; avances de la cartografía; cambios en los procesos logísticos; y muchas otras novedades que hicieron que la gente empezara a mirar a la mar de frente, sin miedos ni complejos, para hacerla su aliada. Todos estos cambios en el fondo han revolucionado el pensamiento naval de la época, contribuyeron a que el ser humano fuera capaz de sobreponerse a miedos ancestrales y viejos terrores ante lo desconocido, y condujeron a los grandes descubrimientos geográficos de finales del siglo XV y principios del XVI.

El mundo de las especias.

Por sus cualidades y múltiples usos, desde la antigüedad las especias han sido muy apreciadas en Europa. Se trataba de sustancias de origen vegetal, que se extraían de algunas partes de diferentes plantas - fruta, flor, corteza, semilla, raíz, etc. - localizadas en la India, en otras tierras de Asia y sobre todo en zonas ecuatoriales y tropicales del Pacífico Occidental. Llegaron a disfrutar de gran fama entre los griegos y romanos, y con el tiempo gozaron de un alto aprecio en la Europa del Renacimiento, donde alcanzaron una gran popularidad.

Se utilizaban para condimentar alimentos, como conservantes de las carnes, se añadían a bebidas alcohólicas, y tenían propiedades medicinales. Eran utilizadas en la perfumería, las usaban los alquimistas, y con sus fuertes sabores y olores, servían para disfrazar la podredumbre de las viandas.

Había muchas especias en el mercado, de las que destacaban sobre todo cuatro: clavo, nuez moscada, jengibre y canela, que hoy en día siguen siendo muy usadas.

El clavo es utilizado en las cocinas de todo el mundo. Procede de los botones o flores sin abrir del árbol del clavo o clavero, y su nombre viene de la forma que tienen dichos botones, que recuerdan los clavos utilizados por los carpinteros. El árbol es de hoja perenne y de 10 a 20 metros de altura. En un principio, los botones florales son de color verde suave, con el paso del tiempo se vuelven rojos brillantes y al secarse se ponen negros. Además de sus cualidades culinarias, también tiene usos medicinales para casos de dolor de estómago, náuseas, dolor de muelas, alergias y otras dolencias.

La nuez moscada procede del árbol de su mismo nombre, también llamado mirística, de hoja perenne, grande y frondoso, parecido a nuestros nogales, cuyo fruto también recuerda a las nueces del nogal, con una cáscara verde que rodea a otra cáscara leñosa y dura, dentro de la que está la nuez moscada. Se usa para aderezar sopas, guisos, salsas y dulces, y también se ha utilizada para tratar el resfriado común y la flatulencia.

El jengibre es una planta herbácea que puede alcanzar un metro de altura, con grandes hojas de unos 20 cm de largo, y un tallo subterráneo consistente en un rizoma jugoso, carnoso y tierno que constituye la especia en sí. Es muy apreciado por su aroma característico y su sabor picante. Se utiliza como ingrediente de varios platos, en la confección de caramelos, dulces y galletas, y en la preparación de bebidas. También es un buen remedio ante problemas intestinales, náuseas y vómitos, y es un eficaz antiséptico y antiinflamatorio.

La canela es la corteza seca del árbol conocido como canelo, que en estado silvestre puede llegar a los 10 m de altura, pero cultivado es bastante más bajo y parece un arbusto. Se utiliza para condimentar diversos platos y elaborar pasteles, dulces y otros postres. También se usa en cosmética y perfumería, y es un buen remedio para la tos y la indigestión.

Las Islas Molucas

Entre los mayores productores de especias se encontraban las islas Molucas; un archipiélago del Pacífico entre 3º de latitud norte y 8º de latitud sur, y una longitud promedio 128º este. Cuando en otros tiempos se hablaba de las Molucas, se pensaba en las cinco islas más ricas en especias: Ternate, Tidore, Motil, Maquian y Bachian, siendo Ternate y Tidore las más famosas. Son de origen volcánico, tienen formas cónicas con los cráteres en el centro, y alturas superiores a los 1.600 metros sobre el nivel del mar.

Molucas.- Mapa moderno de la Molucas e islas circundantes. (Colección Marcelino González).

Eran muy ricas en vegetales y frutas de buena calidad, poseían animales domésticos, como gallinas, cabras, papagayos, loros blancos y rojos, un tipo de abejas muy pequeñas productoras de una excelente miel, y producían uno de los tesoros más buscados en la época: las especias.

El comercio de las especias

Ya en el siglo VIII, las especias habían llegado del lejano Oriente a Europa siguiendo la Ruta de la Seda por tierra o la Ruta de las especias con alguna

etapa por mar, y dos de los puntos principales para su distribución por Europa fueron Bizancio (o Constantinopla) en Turquía, y Alejandría en el norte de África.

Se trataba de viajes muy largos y complicados por las enormes distancias, los difíciles caminos, las inclemencias climáticas y otros inconvenientes: pasos fronterizos, peajes, impuestos, salteadores, guerras y muchas otras circunstancias que multiplicaban sus precios.

En Europa, el comercio de las especias estuvo controlado por Génova y Venecia hasta el 1381, en que Venecia venció a Génova y se hizo con su monopolio, manteniéndolo hasta mediados del siglo XV en que el tráfico de caravanas se vio muy afectado por las invasiones turcas, sobre todo a partir de 1453, en que los otomanos tomaron Bizancio y lo cortaron definitivamente.

Las rutas de las especias por mar

La toma de Bizancio por los otomanos produjo en Europa una gran escasez de especias, y como la demanda seguía siendo muy grande, algunos países decidieron buscar por mar caminos alternativos para su tráfico y comercio. De esta manera dieron comienzo expediciones y largos viajes sobre todo a cargo de Castilla y Portugal, para tratar de llegar por mar a los lugares de producción, sobre todo las Islas de las Especias. Fue una labor dura, tenaz y prolongada, con grandes rivalidades fáciles de comprender, ya que estaba en juego un comercio y un mercado de muy alta rentabilidad, que podía llegar al 2.000 %. Por ello, el que fuese capaz de encontrar una ruta segura por mar para llegar a las Molucas, y organizar el transporte, distribución y comercialización de las especias, tenía asegurado un jugoso beneficio.

Los marinos eran conscientes de que en aquella empresa las navegaciones iban a presentar grandes inconvenientes y enormes ventajas. Entre los inconvenientes estaba el navegar por zonas desconocidas, lejos de la vista de la costa, situándose por procedimientos astronómicos, enfrentados a una complicada logística, y haciendo frente a muchos peligros: piratería, temporales, bajos y otros. En cambio la mar presentaba sobre la tierra muchas ventajas: paso alejado de zonas en guerra; inexistencia de largas caminatas por zonas difíciles e inhóspitas; ausencia de aduanas, pasos fronterizos y control musulmán; desaparición de intermediarios; y otros factores que producían un gran encarecimiento de las especias con la consiguiente reducción del margen de ganancias.

En consecuencia, el Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar Rojo empezaron a perder peso en favor del Atlántico, que se convirtió en el eje de arranque de las grandes rutas oceánicas. De esta manera las especias se convirtieron en los motores de las navegaciones de altura, que impulsaron los grandes descubrimientos por mar de finales del siglo XV y principios del XVI.

La navegación oceánica o de altura

En un principio, el transporte y el comercio por mar estaban a cargo de barcos de remos tipo galeras y barcos de vela panzudos y pesados, que navegaban por mares cerrados como el Mediterráneo, el Báltico o el Negro, muy bien conocidos, o por las costas oceánicas haciendo cabotaje; navegando de cabo a cabo a vista de costa y con escalas continuas, a veces en tramos cortos, desayunando en un puerto y cenando en el siguiente. Se trataba de viajes que no presentaban grandes dificultades para las galeras llenas de remeros y con poca capacidad de carga, ni para los lentos y poco maniobreros veleros.

Pero la situación cambió al tener que navegar en mar abierto, en principio por el Atlántico, lejos de la vista de costa, en largos viajes de varios días y a veces meses de duración. La búsqueda y transporte de las especias a través de los océanos, tuvo una enorme influencia en la mejora del arte de navegar, que se tradujo en un cambio radical de la postura adoptada por la gente de mar y en el pensamiento naval de la época.

A aquellas alturas, nadie con cierto nivel cultural dudaba de la redondez de la tierra. El hecho de que el mundo fuera esférico no tenía discusión ni entre los expertos ni entre los simples aficionados a la cosmografía, geografía o astronomía. Pero los grandes océanos eran desconocidos, extraños y despertaban todo tipo de recelos, miedos y supersticiones: grandes tormentas; espesas nieblas; inmersos torbellinos; terribles y agresivos animales fantásticos; profundos abismos… A pesar de todo empezaron las navegaciones oceánicas, a la vez que poco a poco se echaban por tierra los miedos y las terribles fantasías que los océanos despertaban.

Y fue necesario acometer diversas medidas encaminadas a: mejorar los barcos; incrementar los conocimientos de astronomía, vientos y corrientes; perfeccionar los instrumentos de navegación; y mejorar la cartografía, los procedimientos y todo lo necesario para hacer posibles y seguras las largas navegaciones alejadas de las costas. Fueron unas medidas lentas y pausadas, en las que la experiencia ganada en un viaje se aplicaba en el siguiente para ir progresando.

La gente era consciente de las ventajas y los inconvenientes de las navegaciones oceánicas, de los provechos que podrían obtener y de los peligros que tendrían que arrostrar, y no lo dudaron. Se echaron a la mar y comenzaron a conquistar los océanos, con una clara idea de lo que querían y con un mejor conocimiento de lo que era la mar, los barcos y su entorno; es decir, con un claro pensamiento naval.

Los barcos

Las rutas oceánicas no resultaban adecuadas para las galeras ni para los pesados veleros. Fue necesario contar con barcos de vela más ligeros, manio-

Modelo de la nao *Victoria* navegando. (Museo Naval de Madrid).

breros y con una aceptable capacidad de carga, preparados para navegar largas distancias por alta mar, manejados por tripulaciones capacitadas para realizar difíciles travesías, y con una logística que les permitiera recorrer aquellas distancias sin hacer aguada ni víveres. Surgieron barcos que pese a su pequeñez, cada vez eran más marineros, más seguros y contaban con mayor arqueo, entre los que destacaron las carabelas y las naos. Se trataba de buques de vela de reducidas dimensiones, recia construcción y muy estables, preparados para navegar con vientos duros y mares encrespadas. Y fueron barcos capaces de abrir caminos a través de los océanos hacia lugares desconocidos y muy lejanos, haciendo frente en sus navegaciones a grandes peligros, y saliendo de ellos con la fortaleza necesaria para seguir adelante.

Estaban dotados de velas cuadras y algunas triangulares o latinas, normalmente en tres o cuatro mástiles más o menos verticales, que con el tiempo se estandarizaron en tres: trinquete, mayor y mesana de proa a popa, además del bauprés a proa y hacia delante. Una estandarización que se mantuvo a lo largo de los tiempos en barcos de mayor porte, como fueron los galeones a partir del siglo XVI, los navíos de línea de finales del siglo XVII a principios del XIX, y otros barcos como las fragatas, hasta que desaparecieron en el siglo XIX por los drásticos cambios producidos con la aparición del vapor en la propulsión y el hierro en los cascos.

La astronomía

Las navegaciones oceánicas o de altura obligaron a efectuar profundos estudios de astronomía y cosmografía, necesarios para confeccionar y mejorar tablas, almanaques y regimientos de navegación, muy necesarios para calcular las situaciones a partir de las lecturas obtenidas con los instrumentos de navegación. Servían para corregir la altura de la Polar, calcular la latitud, estudiar la conjunción de la luna con estrellas fijas o el sol, determinar distancias este-oeste en el sentido de las longitudes, o hacer otros cálculos. Eran unos libros

imprescindibles a bordo, que a partir del siglo XVI fueron ganando en rigor con el tiempo.

Los instrumentos de navegación.

La necesidad de conocer la posición de los barcos en la mar y lejos de la costa, obligó a perfeccionar los instrumentos de navegación, para tratar de aplicar los conocimientos de astronomía. En este proceso se adaptaron para su uso en la mar instrumentos que ya eran utilizados en tierra, junto a otros de tradición marinera que recibieron un lógico perfeccionamiento.

Muchos servían para obtener la altura sobre el horizonte del sol, la luna y otros astros, como fueron los astrolabios náuticos, los cuadrantes y las ballestillas. Construidos cada vez con mayor exactitud y rigor, andando el tiempo dieron origen a otros instrumentos de mayor precisión, como fue el cuadrante de Davis (1594), el octante (1731) y el sextante (hacia 1750).

La aguja de marear, consistente en una aguja imantada que señalaba el norte magnético, con el tiempo se fue perfeccionando para conseguir mayor precisión, hasta las agujas magnéticas dotadas de sistemas de compensación para eliminar la influencia del magnetismo del barco. Se consiguieron así agujas magnéticas muy precisas, que en el siglo XX se vieron sustituidas por giroscópicas.

La velocidad del barco, que al principio se medía de forma muy rudimentaria y un tanto empírica, a lo largo del siglo XVI empezó a ser obtenida por medio de la corredera de barquilla, que mas tarde pasó a ser de hélice, y con el paso del tiempo se fue perfeccionando hasta los instrumentos actuales.

Y el tiempo era medido con ampolletas o relojes de arena normalmente de 30 minutos. Y aunque para calcular la longitud era imprescindible una buena medida horaria, la aparición del cronómetro tuvo que esperar al siglo XVIII para ser una realidad.

La cartografía

La cartografía nació con la navegación y el comercio por mar. Al principio lo hizo de una forma bastante burda, pero en la alta edad media se fue perfeccionando conforme aumentaba el tráfico por mar, de modo que allá por el año 1300 ya había portulanos, o cartas de navegación de puerto a puerto, que fueron utilizadas por los navegantes de mares cerrados como el Mediterráneo, y con el tiempo su uso se extendió a los navegantes que barajaban las costas del Atlántico.

Los primeros portulanos, normalmente de gran colorido, presentaban una detallada información de las líneas de las costas, con sus accidentes y su topo-

Fragmento del «*Atlas*» de Battista Agnese, que muestra la derrota seguida por Elcano en el regreso por el Índico y el Atlántico. (Foto Marcelino González).

nimia. Estaban muy decorados con barcos, soplones de vientos, monstruos marinos, santos, banderas y otros detalles. Y aparecían cruzados por gran cantidad de líneas rectas, que partiendo de diferentes rosas de los vientos representaban rumbos magnéticos. Las rosas de los vientos solían ser de 32 puntas, con el norte marcado por una flor de lis y el este con una cruz. En los bordes, los portulanos no tenían marcadas graduaciones de longitudes ni latitudes, en cambio presentaban escalas de distancias.

Los portulanos de zonas muy conocidas y transitadas como podía ser el Mediterráneo, eran muy exactos en los rumbos magnéticos y en las distancias, exactitud que se perdía hasta desaparecer del todo al alejarse de dichas zonas.

Pero la cosa cambió al comenzar las navegaciones oceánicas para viajar a las tierras de las especias y regresar. Fue necesario efectuar una serie de cambios y mejoras encaminadas a facilitar la representación de la tierra o de partes muy definidas de ella en cartas de navegación mucho más rigurosas, en las que la latitud empezó a tener su protagonismo, y en cierto modo también la longitud, aunque ésta solo se podía obtener en tierra y después de complicados y muy largos cálculos. De esta forma empezaban a tomar forma las cartas de navegación tal como las conocemos hoy, aunque durante bastante tiempo han conservado muchas de las características de los primeros portulanos, sobre todo en su decoración.

Los centros de investigación.

Todos estos adelantos y cambios corrieron parejos con la fundación de centros de investigación, cartografía, control de las navegaciones, enseñanza y todo lo necesario para impulsar y llevar a buen término las navegaciones oceánicas, al tiempo que profundizaron en conceptos relacionados con la navegación y el uso de la mar en beneficio propio, como una forma de adecuar el pensamiento naval a las circunstancias de la época.

Fue el portugués Enrique el Navegante, infante de Avis y tercer hijo de Juan I de Portugal, el que dio comienzo a las grandes empresas de los portugueses por mar. Proyectó llegar a la India bordeando África, al suponer que por el sur debía de existir una comunicación entre el Atlántico y el Índico. Para tal fin, según muchos, en la primera mitad del siglo XV organizó en el promontorio de Sagres, cerca del cabo de San Vicente, un centro de estudios e investigaciones náuticas que fue único en el mundo de su época, en el que reunió a astrónomos, geógrafos y cosmógrafos, que junto con la información aportada por los navegantes, supuso un gran progreso para la cartografía y el arte de navegar. Aunque parece ser que lo de Sagres no es más que una fábula romántica sin visos de realidad. De todas formas, a la muerte de Enrique el Navegante en 1460, las navegaciones oceánicas portuguesas se convirtieron en empresas de Estado y todo lo relacionado con ellas pasó a Lisboa.

España por su parte, a raíz del descubrimiento de América en 1492 - que hizo surgir importantes intereses marítimos al otro lado del Atlántico -, y de las navegaciones y el consiguiente comercio surgido a través de dicho océano con la Carrera de Indias, mediante cédula de los Reyes Católicos del 20 de enero de 1503, creó la Casa de Contratación con sede en Sevilla. Los cometidos de este centro fueron muy amplios: regulación de la navegación y el comercio, registro y despacho de buques, licencias, impuestos, preparación de expediciones, control del mercado, formación de navegantes, exámenes, recogida de datos geográficos, cartografía, instrumentos náuticos, pleitos de navegación y de comercio, reclutamiento de colonos, etc.

Los acuerdos y tratados

Las exploraciones atlánticas, los descubrimientos y las aperturas de nuevas rutas dieron pie a discusiones que tuvieron que ser resueltas mediante acuerdos y tratados para evitar posteriores problemas. Antes de la caída de Bizancio en manos de los otomanos, ya se habían iniciado algunas exploraciones por el Atlántico en las que fueron redescubiertos los archipiélagos de Canarias, Madeira y Azores, que entre 1420 y 1450 fueron colonizados, y Enrique el Navegante trató de mantener el control sobre ellos. Portugal no tuvo problemas con Azores y Madeira, pero no ocurrió lo mismo con Canarias, sobre las

que quería ejercer su control Castilla. Para mediar en las discusiones de Portugal y Castilla sobre el archipiélago canario fue necesario el arbitrio del Papa, que dio lugar a la bula Romanus Pontifex de Nicolás V (1455), y la Inter Caetera de Calixto III (1456), por las que las Canarias eran adjudicadas a Castilla, mientras Portugal se quedaba con el derecho a explorar las costas de África desde el Cabo Bojador hacia el sur.

A raíz del la Guerra de Sucesión al trono de Castilla entre los partidarios de Isabel I – futura Isabel la Católica – y los de la pretendiente al trono, Juana la Beltraneja, el 4 de septiembre de 1479 fue firmado entre Castilla y Portugal el Tratado de Alcaçovas (Portugal), que fue ratificado en el año 1480 en Toledo y finalmente fue aprobado por el Papa en 1481. Dicho tratado, además de acordar la devolución de los territorios conquistados durante la citada guerra, y la renuncia al trono de Castilla por parte de Juana en favor de Isabel, estableció una frontera marítima horizontal en el Atlántico, que dejaba a Portugal los derechos sobre las islas Azores, Madeira y Cabo Verde, y las conquistas de territorios al sur del cabo Bojador - situado al sur de las Canarias, en latitud 26º 7,6´ norte -, mientras a Castilla le cedía todos los derechos sobre las islas Canarias y las conquistas de territorios al norte de dicho cabo. Y al mismo tiempo dejaba las manos libres a Portugal para navegar bordeando África y buscar el camino de las Indias Orientales y las Islas de las Especias.

Pero en 1492 se rompió el equilibrio establecido por el Tratado de Alcaçovas cuando Colón descubrió América. Ante reclamaciones de los portugueses y discusiones entre España y Portugal, fue necesario el arbitraje del Papa Alejandro VI. Tras varios acuerdos y bulas, al final surgió el Tratado de Tordesillas, firmado en dicha localidad en junio de 1494, ratificado el 2 de julio siguiente en Arévalo por los Reyes Católicos, y el 5 de septiembre por Juan II de Portugal en Setúbal.

Este tratado definía una nueva frontera oceánica vertical o meridiano situado 370 leguas al oeste del meridiano del archipiélago de Cabo Verde (46º 35´ oeste aproximadamente), de manera que los territorios descubiertos o por descubrir al este de dicha línea correspondían a Portugal, y los descubiertos o por descubrir al oeste correspondían a España. Era un acuerdo en el que España y Portugal establecían una nueva frontera en el mundo, esta vez vertical del Polo Norte al Polo Sur.

La búsqueda por mar de las especias.

A finales del siglo XIII, tuvieron lugar los primeros intentos europeos en tratar de encontrar por el Atlántico rutas para llegar a los lugares de producción de especias, como fueron los realizados por genoveses, venecianos y catalanes. Algunos empezaron a partir de 1291, cuando los musulmanes con su expansión

amenazaban con cerrar el comercio por el Mediterráneo oriental, pero fracasaron. Y en 1346 lo volvieron a intentar sin resultados.

Con la iniciativa de Enrique el Navegante se ampliaron los descubrimientos hasta llegar a Sierra Leona y Guinea. En 1434, Gil Eanes pasó el cabo Bojador o cabo del Miedo, puerta de un mar tenebroso lleno de leyendas y supersticiones. En 1441 los portugueses alcanzaron cabo Blanco, en 1445 descubrieron Cabo Verde, siguieron por Sierra Leona, islas de Cabo Verde, Costa de Marfil y en 1472 llegaron a Costa de Oro.

A partir de 1474, el príncipe que más tarde iba a ser rey de Portugal, Juan II, se hizo cargo de los asuntos relacionados con las expediciones siguiendo el camino marcado por su tío Enrique el Navegante. En 1482 levantó en Costa de Oro la fortaleza de San Jorge de Mina, punto importante para el comercio portugués. Y siendo Rey de Portugal, en 1487 zarpó una expedición al mando de Bartolomé Díaz, que logró doblar el cabo de las Tormentas, así bautizado por la gran tormenta que tuvo que soportar al pasar por el sur de África; nombre que Juan II cambió por el de cabo de Buena Esperanza por cuestiones de marketing, por ser un nombre mucho más sugerente y atractivo para los muchos barcos portugueses que iban a navegar por aquella zona.

Estatua de Bartolomé Díaz en Trafalgar Square, Londres (Fuente Wikipedia).

Cinco años después, en 1492, Cristóbal Colón intentó alcanzar las Islas de las Especias navegando hacia el oeste, pero fracasó al tropezar con el continente Americano, que se interpuso en su camino y no le permitió seguir adelante, aunque el descubrimiento del Nuevo Mundo propició el nacimiento de un gran comercio español a través del Atlántico -la Carrera de Indias-, que duró unos 300 años. Pasados otros cinco años, en 1497 Vasco de Gama salió

Mapa de las Molucas por Pigafetta.
(Fotografía Marcelino González).

de Lisboa y al año siguiente llegó a Calicut (actual Calcuta), en la India.

Mientras tanto, los españoles llevaron a cabo muchas exploraciones para intentar cruzar el Nuevo Mundo y buscar al otro lado el mar que bañaba las costas de las Islas de las Especias. En 1499, Alonso de Ojeda, en compañía de Américo Vespucio y Juan de la Cosa, descubrió las costas de la actual Surinam en América del Sur. En 1500, Pedro Alonso Niño y Vicente Yáñez Pinzón alcanzaron el cabo San Agustín en Brasil. Y en el mismo año, el portugués Álvarez Cabral recaló en Brasil, del que tomó posesión en nombre del Rey de Portugal. En 1508, Vicente Yáñez Pinzón efectuó su último viaje al Nuevo Mundo con Juan Díaz de Solís, y en la búsqueda de un paso hacia el oeste exploró las costas entre las actuales Venezuela y Yucatán. Y en 1511, el portugués Francisco Serrano, amigo de Fernando de Magallanes, llegó a la isla de Ternate en las Molucas, con lo que Lisboa pasó a ser la capital de la especiería en Europa.

Los éxitos obtenidos por los portugueses al abrir el camino de las Molucas por levante, espolearon a la Corona española para buscar su propio camino hacia dichas islas por poniente. Por ello, España intensificó las exploraciones para buscar una vía de conexión entre el Atlántico y el Mar del Sur, que le sirviese de camino para llegar a la Especiería navegando hacia el oeste.

En 1513, Vasco Núñez de Balboa cruzó a pie Centroamérica, para avistar al otro lado un gran mar al que llamó Mar del Sur (que más adelante Magallanes iba a bautizar Océano Pacífico). El mar recién descubierto ofrecía muchas posibilidades para continuar navegando hacia las Islas de las Especias, siguiendo una ruta hacia el oeste en consonancia con lo dispuesto en el Tratado de Tordesillas. Se trataba de navegar por un mar, que de acuerdo con los conocimientos geográficos de entonces se suponía muy pequeño.

A finales de febrero de 1516, Juan Díaz de Solís entró en una amplia lengua de agua que se internaba hacia el oeste en tierras de América del Sur. La exploró por si era el canal de conexión con el Mar del Sur, pero se dio cuenta que al fondo el agua era dulce, ya que estaba en la desembocadura del que con el tiempo se iba a llamar Río de la Plata.

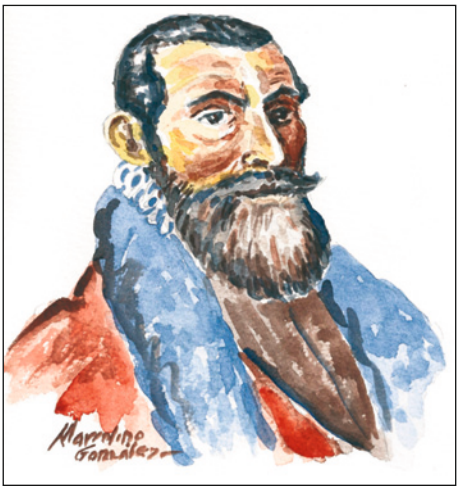
En esta búsqueda de un camino hacia las Molucas por occidente, en septiembre de 1519 zarpó de Sanlúcar de Barrameda el portugués al servicio de España Magallanes, al mando de cinco barcos españoles, para tratar de

llegar a las Islas de las Especias como lo había intentado en su momento Colón. Por el sur del continente americano encontró el buscado paso entre los océanos (hoy conocido como estrecho de Magallanes), atravesó el Pacífico y falleció en las Filipinas. Solo dos barcos pudieron llegar a las ansiadas Molucas. Y al final, solo uno de ellos, la nao *Victoria* al mando de Juan Sebastián de Elcano, terminó regresando por el Índico cargada de especias, para llegar a España en septiembre de 1522, después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia, poniendo fin a una de las más relevantes aventuras de la humanidad. Fue una gran gesta cuyo motor había sido la búsqueda de las especias, y cuyos resultados revolucionaron la geografía, la cosmografía y el concepto que se tenía del mundo. Magallanes había descubierto el estrecho que hoy lleva su nombre, y por primera vez en la historia había cruzado el Pacífico, un enorme océano de cuya extensión no se tenía ni idea, ya que no era contemplado en la geografía de la época, que siguiendo la filosofía de Ptolomeo consideraba a la tierra con una circunferencia aproximadamente un 25 % menor que la real, que más o menos era lo que le correspondía al Pacífico. Y Elcano trajo noticias de aquel gran océano, a la vez que a los escépticos les demostró de una forma inequívoca que la tierra era redonda.

Retrato de Fernando de Magallanes.
(Museo Naval de Madrid).

La explotación del éxito conseguido

Tras el regreso de Elcano a España en septiembre de 1522, al mando de la nao *Victoria* cargada de especias, en la mente de muchos se dibujaron nuevos intereses marítimos. En España creció el deseo de llevar a cabo nuevas expediciones a las Molucas para explotar el éxito conseguido y abrir un comercio de las especias, para lo que la Corona decidió crear una Casa de la Contratación de las Especias en La Coruña. También interesaba regresar a las Filipinas, descubrir otras tierras por el Pacífico, efectuar colonizaciones, afianzar la soberanía en la zona y abrir nuevas vías comerciales. Por todas estas razones, España organizó nuevas expediciones que al menos en parte pudieron llegar a las Molucas, pero les fue imposible regresar al continente americano a causa de

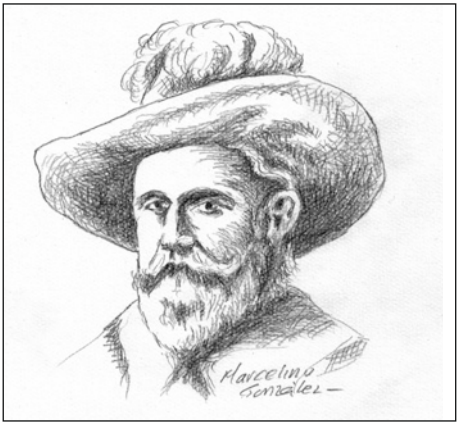


Retrato de Villalobos.
(Acuarela por Marcelino González).

los vientos contrarios. Entre ellas estuvo la de García Jofre de Loaysa, que zarpó de La Coruña en julio de 1525 con siete barcos, llevando a Juan Sebastián de Elcano como piloto mayor al mando de la nao *Sancti Spiritus*, y a Andrés de Urdaneta, que con el tiempo iba a encontrar la ruta del tornaviaje de Filipinas a América. Loaysa y Elcano fallecieron en el Pacífico, y solo la *Victoria* pudo llegar a las Molucas con Urdaneta a bordo. Le siguieron otras expediciones que zarparon directamente de las costas americanas del Pacífico, pero no pudieron regresar a América por encontrar siempre vientos contrarios, como fue el caso de la de Saavedra (1527) o la de de Villalobos (1542).

A aquella altura ya había sido disuelta la Casa de la Especiería de la Coruña, para dar cumplimento del Tratado de Zaragoza de abril de 1529, firmado entre España y Portugal, por el que España cedía al país vecino los derechos de explotación de las Molucas, a cambio de una indemnización de 350.000 ducados.

Pero entre los intereses de España continuaba el deseo de colonizar las Filipinas. Para tal fin, en abril de 1565 llegó al archipiélago una nueva expedición al mando de Miguel López de Legazpi, que el 1 de junio envió de vuelta a México a la nao *San Pedro* al mando de su nieto Felipe de Salcedo, llevando a Urdaneta como cosmógrafo y piloto. Urdaneta aprovechó los vientos y la corriente del Kuro-Shivo, navegó hacia el norte y nordeste, a la altura de Japón viró a levante para aprovechar los alisios que le llevaron hasta las costas de California, donde viró hacia el sur y llegó a Acapulco en octubre de 1565.



Retrato de Legazpi. (Dibujo a lápiz por Marcelino González).

La ruta del tornaviaje abierta por Urdaneta sirvió para establecer un tráfico y un comercio regular entre Filipinas y México, sobre todo entre Manila y Acapulco, que entre otros nombres recibió el de Galeón de

Manila. Fue un comercio que se mantuvo activo durante unos 250 años, traficando con gran cantidad de materiales: lacas, sedas, marfil, porcelana, plata…, y las siempre buscadas y deseadas especias.

Retrato de fray Urdaneta. (Dibujo a tinta por Marcelino González).

A modo de resumen y conclusión

Como hemos vista, la búsqueda de las especias y la explotación de su comercio han sido los motores que en su momento impulsaron las navegaciones oceánicas, dieron lugar a un amplio tráfico, impulsaron un importante progreso y adaptación de los barcos, propiciaron el desarrollo de las ciencias y prácticas náuticas, dieron origen a centros y escuelas, motivaron las firmas de diversos tratados y acuerdos, dieron pie a muchos descubrimientos, abrieron amplios comercios por todo el mundo, ampliaron horizontes y fijaron nuevos intereses en el lejano Pacífico. Aquel tráfico y comercio actuó de enlace cultural, artístico y de intercambio de ideas entre Europa, América, China y Oceanía, y puso la primera piedra de lo que hoy llamamos globalización. Fueron una serie de cambios que dieron lugar al nacimiento de un firme pensamiento naval que miraba a la mar de frente, listo para defender los nuevos intereses marítimos, con la firme convicción de que el conocimiento de la mar era signo de sabiduría, su uso era muestra de poder y su explotación era una gran fuente de riqueza.

BIBLIOGRAFÍA

Fernández de Navarrete, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Editorial Guarania. 1945-1946.

González Fernández, Marcelino. «La Casa de Contratación». *Revista General de Marina*. Marzo, 2003.

González Fernández, Marcelino. *La nao Victoria y su vuelta al mundo*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2019.

Novo y Colson, Pedro. *Magallanes y Elcano*. Conferencia leída el 17 de marzo de 1892 en el Ateneo de Madrid. Sucesores de Rivadeneira. 1892.

Turner, Jack. *Las especias. Historia de una tentación,* Acantilado. Barcelona, 2018.

Varios Autores. *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Fundación Museo Naval. 2016.

Varios Autores. *El libro de las especias. De anís al zumaque*. Debate. 2016.

Varios Autores. *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2019.

Exhibición operativa en el Guadalquivir con motivo del Día de las Fuerzas Armadas en Sevilla, 31 de mayo de 2019. (Foto: Armada española).

LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN FUE RESULTADO DE UN VIEJO EMPEÑO DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Doctora en Historia

La posición geográfica de la Península Ibérica, con buenos puertos al Atlántico y Mediterráneo, impulsó el contacto de sus pobladores con el mar, que sus navegantes iniciaran en el Atlántico la navegación de altura, entonces materia muy destacada en el ámbito de los desarrollos científicos y tecnológicos españoles.

Sus exploraciones marítimas condujeron a penetrar en territorios desconocidos que pasaban a ser dominio de los monarcas reinantes, soberanía confirmada a posteriori por bulas papales, acreditada autoridad mundial de la época, haciéndolo en un primer periodo Martín V, Eugenio IV o Nicolás V. A las primeras rencillas de comerciantes y expedicionarios por la posesión de las islas Canarias descubiertas por los españoles (1402), o años después la conquista de Ceuta (1515), sucedieron más adelante las expediciones en la costa occidental africana que casi con carácter de empresa estatal emprendieron los portugueses. Empleándose sobre todo la carabela, tradicional embarcación mediterránea, impuesto ya el reino portugués en tierras africanas, siguieron los viajes de portugueses y castellanos que, fundamentalmente atraídos por el oro y la riqueza de esclavos en la costa guineana, multiplicaban sus salidas hacia el sur atlántico menospreciando acuerdos y pretendiendo el control de tan ansiadas riquezas.

Las coronas castellana y portuguesa suscribieron sendos tratados mediante los que dispusieron un reparto del mundo conocido y por conocer. El tratado de Paz de Alcáçovas firmado el 4 de septiembre de 1479 por los representantes de los Reyes Católicos por Castilla y por Alfonso V y su hijo Juan por Portugal, dio fin a la guerra de sucesión por la Corona castellana y, ratificado en Toledo por los Reyes Católicos el 6 de marzo de 1480, supuso el primer acuerdo de política de navegaciones en el Atlántico africano y reparto de zonas de influencia; la firma de este acuerdo dotaba a los portugueses la navegación exclusiva en el Atlántico desde el paralelo de Canarias "hacia el sur y *contra* la costa occidental africana", mientras que para España quedaba abierta la navegación del inmenso y desconocido Atlántico hacia el norte y, lo que

era más importante, hacia poniente; la existencia de ese tratado impuso años después que Colón viera condicionada su navegación oceánica a no poder bajar del paralelo de Canarias.

Después del viaje de descubrimiento de Colón, y a petición de la Corona castellana, autorizó el papa Alejandro VI en 1493, mediante las correspondientes bulas, una línea divisoria de polo a polo a 100 leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde por la que se delimitaban los dominios reales: a Castilla se concedía la soberanía sobre las islas y tierras firmes descubiertas por Colón y aquellas que se descubrieran a occidente y a mediodía de esa línea de demarcación, siempre que por otro rey o príncipe cristiano no estuvieran poseídas las tierras halladas (cláusula que se amplió por otra bula a todos los territorios asiáticos que hallaran), y a Portugal se dejaban las que quedaran al este de la línea (1). No obstante, diferentes consultas presentadas a los reyes llevaron a negociar a delegados castellanos y portugueses a intentar un nuevo reparto del Océano, al que se llegaría con la firma de un nuevo tratado entre los monarcas Isabel y Fernando de Castilla con Juan II de Portugal el 7 de junio de 1494 en Tordesillas: se impuso trazar nueva línea imaginaria de polo a polo a 370 leguas de Cabo Verde, de manera que se ampliaba en 270 leguas más la soberanía portuguesa sobre las tierras que se encontraran al este y sur de la nueva línea divisoria, mientras que el resto, a poniente, quedaba como patrimonio de Castilla. A pesar de que en un plazo máximo de diez meses debía fijarse la línea divisoria, aunque entonces no existía método que midiera con precisión la longitud geográfica, no presentó problemas al principio, sin embargo, llegarán las dificultades y disputas tras la llegada de españoles a las Molucas; desde entonces, sucesivas juntas de expertos y negociaciones diplomáticas durante muchos años intentarán zanjar el problema de repartición geográfica del mundo.

Los más interesados en la línea de representación exacta eran sin duda los portugueses, de manera que no es extraña la existencia de un primer mapamundi en el reino vecino -mapa anónimo de 1502 conocido con el nombre de Cantino-, en el que aparece representada la línea demarcatoria de polo a polo sancionada en Tordesillas, característica que lo convierte o sería antecedente de mapa oficial defensor de los derechos jurídicos de un Estado, derechos que plasmaron como demostración jurídica en la cartografía oficial las dos potencias, Portugal y España.

Otra cuestión relacionada con la línea divisoria, por el derecho a las islas de la Especiería en Oriente, hizo surgir muy pronto la idea de la prolongación del meridiano de Tordesillas, doctrina que defendía una línea demarcatoria

---

(1) Dos *Inter caetera*, seguidas de la *Eximiae devotionis* y la *Dudum siquidem*, siendo las fechas según orden en que citamos, de 3 y 4 de mayo las dos primeras, y de 3 de mayo y 26 de septiembre de 1493 la tercera y cuarta, aunque se cree que se redactaron en otras fechas de ese mismo año.

prolongando la de Tordesillas en otro hemisferio (oriental), es decir, idea del antimeridiano que, sin embargo, no se había contemplado en el tratado de Tordesillas ni en las bulas alejandrinas.

La posición del antimeridiano a un lado u otro de las Molucas se convertirá, junto con la búsqueda de un paso interoceánico que comunicara con las ansiadas islas orientales, en cuestiones de primordial de interés; será la primera de ellas, por su gran dificultad de fijación, la que alcance a representar las mayores polémicas entre las Coronas española y portuguesa. Un ligero repaso a aquellos primeros años lo revela.

Después de que había dejado de ser el *finis terrae* con el descubrimiento del Nuevo Mundo, España estaba inmersa en grandes expediciones de proyección atlántica, mientras que los portugueses, a raíz de la ruta abierta por Vasco de Gama al doblar el cabo de Buena Esperanza en 1498, derivaban sus mayores esfuerzos descubridores hacia el mar de la India, siendo esa ruta a Oriente, como las propias islas de las Molucas después, competencias que reclamaban.

Castilla proyectaba en aquellos años expediciones muchas veces duplicadas en su objetivo, las dirigidas a ampliar la tierra firme descubierta al sur de las Antillas, o hacia el sur continental atlántico etc. Algunos de los viajes resultaron tan determinantes como la comprobación del piloto Juan de la Cosa sobre la continentalidad de Tierra Firme americana en 1507, un año antes de que se aclarara definitivamente la insularidad cubana con la expedición de Pinzón y Díaz de Solís etc. Además, las políticas expedicionarias españolas no abandonaban la búsqueda de un paso al Mar de la India en el entorno centroamericano, objetivo que formó parte del proyecto colombino y que se puede considerar sugerido en la figura de San Cristóbal que en el mapa de 1500 de Juan de la Cosa aparecía dibujado entre las masas terrestres del Norte y Sur, o cuando el viaje de reconocimiento realizado en 1500 por Vicente Yáñez Pinzón se amplió en los viajes de Bastidas y Juan de la Cosa (1501-1502), o en el cuarto viaje de Colón (1502-504), exploraciones que supuestamente debían acreditar que en la costa de tierra firme del sur del Caribe y la del oeste cubano hasta el seno mejicano no había estrecho.

Los afanes de los descubridores españoles en unos viajes muchas veces financiados casi al completo por la propia Corona, siguieron mostrando interés en la búsqueda de un estrecho al Mar de la India, el paso a Oriente que favoreciera el comercio de las islas de las Especies, que según tesis de Vespucio se encontraría en ruta Sur o según defendía Ojeda y Pinzón estaría en ruta del Norte a la altura de Cuba. El interés por la Especiería movió a Fernando el Católico a disponer la junta de expertos en Toro (1505) con el obispo Fonseca, gran autoridad en asuntos de las Indias, además de los Yáñez Pinzón, Vespucio y Ojeda. No llegó a materializarse la expedición a las ricas islas orientales a causa de la llegada de Felipe y doña Juana en abril de 1506 y la consiguiente salida del rey Fernando. Tres años después, de nuevo el rey Fernando en Castilla dispuso otra reunión en Burgos, convocó a Juan de la Cosa, a Juan

Díaz de Solís, y a los reunidos anteriormente en Toro, ahora con Vespucio ya nombrado piloto mayor de la Casa de Contratación. Avanzando en el plan previsto en Toro, se encomendó a Yáñez Pinzón y a Díaz de Solís, confiados en hallar el paso y poder llegar a las islas de la Especiería, que siguieran la vía Norte, aunque la ruta la debía marcar Solís; firmaron la capitulación en Burgos, 23 de marzo de 1508, en la que se les ordenaba descubrir *aquel canal o mar abierto que principalmente is a buscar*. En la navegación, 1508-1509, desde cabo de Gracias a Dios hacia el Norte, costearon Yucatán, entonces descubierto, aunque, interrumpida la expedición antes de lo previsto no se cumplieron las expectativas de encuentro de un paso interoceánico.

Siguió la preocupación de Fernando el Católico empeñado en considerar los derechos españoles sobre las islas de las Especies y, quizá influenciado por la idea ptolemaica de desproporcionada extensión de tierras del Mundo -180º desde Canarias al Magnus Sinus-, decidió ordenar otra expedición al mando de Díaz de Solís, acompañado del piloto Martín Martínez de Ampiés, que dirigida al mar oriental por la ruta del cabo de Buena Esperanza debía fijar el meridiano opuesto al de Tordesillas, el *antimeridiano*, para demostrar así los derechos que asistían a la Corona castellana sobre aquellas islas; en ese sentido se redactaron las oportunas capitulaciones en 1512 fijando su objetivo: *la demarcación se debe hacer a la línea equinoccial en medio de la isla de Celan, e por longitud de nuestro meridiano ciento veinte grados a la parte oriental debéis mucho mirar en ello …para que la dicha demarcación sea de aquí adelante sabida y clara, perpetuamente, entre estos Reinos y la Corona de Portugal* (2). No llegó a buen puerto la idea, se suspendió la expedición a petición del yerno de Fernando el Católico, el monarca portugués Manuel el Afortunado, pues se supo que los portugueses habían llegado a las Molucas y que, por carecer estas islas de reyes cristianos, pretendían según bula pontificia ostentar los derechos de conquista.

Al año siguiente se materializaba el extraordinario resultado del reconocimiento efectuado por Núñez de Balboa en el entorno centroamericano: en septiembre de 1513 descubrió un ignorado océano, el Pacífico, que creyéndolo entonces pequeño denominó Mar del Sur por oposición al Mar del Norte; sin conocerse entonces su importancia, dio pie al expansionismo en tierras andinas y, sobre todo, dio solución de continuidad entre el nuevo continente americano y Asia; además, su descubrimiento reforzó la idea del antimeridiano pues las novedosas noticias sobre el Mar del Sur impelían a la necesidad de explorar las costas del continente, encontrar su posible estrecho o estrechos.

---

(2) Frase sacada de la capitulación otorgada a Solís, en 27 de marzo de 1512, en la que llama la atención la alusión al antimeridiano, pues sería el primer documento español donde aparece así citado. Toribio Medina, José: *Juan Díaz de Solís*. Santiago de Chile, 1897, t. II, pp .64-66.

Se debía recorrer el litoral Atlántico hacia el Sur, hasta dar con el paso interoceánico, y seguir navegando al Norte por el nuevo mar que suponían debía comunicar con el bautizado Mar del Sur, alcanzando así *las espaldas de Castilla del Oro*, la región ístmica del área panameña. Esa fue la línea en la que el rey Católico ordenó otra expedición al piloto mayor Díaz de Solís. El proyecto era importante, calculado para una duración de dos años, viaje del que deberían dar información, según apuntaban las capitulaciones, remitiendo noticias a España de la ruta sur antes de seguir rumbo al norte.... para recorrer 1700 leguas de costa. Partió Díaz de Solís de Sanlúcar en octubre de 1515 pero, desafortunadamente tan ambicioso viaje se vio frustrado al llegar al que fue su último descubrimiento, el estuario del Río de la Plata, cuando en la isla de Martín García los indígenas dieron muerte a Díaz de Solís. Con su muerte se interrumpió la expedición, y su piloto Francisco de Torres se ocupó de traer a la Península información de las nuevas tierras, desde cabo de San Agustín hasta los 35 grados de latitud Sur. Aunque se había truncado una expedición formada con grandes perspectivas, sin embargo, como ya se ha publicado en alguna ocasión, se abrió un nuevo objetivo americano, en este caso en Río de la Plata, así como se había creado el de proyección norteamericana con Ponce de León o la expansión por el nuevo Mar del Sur con Núñez de Balboa.

La idea de un paso interoceánico no caía en el olvido, en ello tendría mucho que ver la antigua doctrina que concebía a los continentes como gran-

Hernando de Magallanes. Grabado. MNM 1112 (9). Juan Sebastián El Cano. Grabado. BMN 1112 (12)

des islas rodeadas por océano -siguiendo la idea geográfica de Eratóstenes y Estrabón plasmada en cartas antiguas y de la época-, de manera que se creía en la existencia de un paso al sur de la costa americana, un estrecho que comunicara el Atlántico con el Mar del Sur de Núñez de Balboa, de forma similar a la comunicación ya conocida entre el Atlántico y el Índico al sur del cabo de Buena Esperanza; no obstante, también se mantenía la tesis contraria defendida por aquellos seguidores de Ptolomeo que aún propugnaban la creencia en un Atlántico cerrado al sur por una masa terrestre prolongada hasta Asia, idea que ilustró el portugués Lopo Homen en su mapa del año 1519, no admitiendo la existencia de un estrecho meridional que comunicara el Atlántico con el Mar del Sur.

También seguía vivo el interés por buscar un paso interoceánico en tierra firme, al oeste de Cuba: en 1519, la expedición de Álvarez de Pineda ordenada por Francisco de Garay, gobernador de Jamaica, terminó de reconocer la totalidad del arco del Golfo de México, explorado con el fin de encontrar el paso interoceánico y cartografiar la zona; zarpó ese año desde Jamaica, bordeó las costas desde Florida hasta las del actual estado de Texas, llegando hasta Veracruz donde había arribado Cortés dispuesto a conquistar el imperio azteca; el propio Cortés recibiría años después, en 1523, instrucciones reales para buscar un estrecho que comunicara con las islas de la Especiería.

Con el mismo afán descubridor partió el año de 1519 del puerto de Sanlúcar la armada de Gil González Dávila y el piloto Andrés Niño; exploraron las costas del Mar del Sur en Panamá, y en 1522 pusieron rumbo al oeste: el piloto Niño bojeó las costas de Nicaragua, Honduras y Guatemala, mientras Dávila siguió por tierra hasta descubrir el lago Nicaragua.

En la Península, en el puerto de Sanlúcar, al tiempo que partió la armada de González Dávila en 1519, había quedado Magallanes disponiendo los últimos pertrechos de la armada con la que pretendía realizar su plan en busca del paso americano que le llevara a las Molucas.

Elementos de navegación

Para referirnos a la extraordinaria expedición de circunnavegación de Magallanes/Elcano, a sus decisivos resultados, debemos señalar aspectos fundamentales relativos al *arte de navegación,* así denominado en el tiempo de los descubrimientos (3); integrado este básicamente por prácticas de nivel

(3) Sobre la navegación del XV-XVI hemos realizado algunos estudios hace años: Chocano Higueras, Guadalupe. «*La Navegación oceánica en el siglo XVI*»; y «*Empresa de Hernando de Magallanes; culminación del proyecto colombino*». *Paralelismo entre Colón y Magallanes*. *Revista de Historia Naval*, año 2001, pp. 23-42 y 1991 pp. 23-42, respectivamente.

todavía empírico, se conceptuaba ya avanzado el XVI como ciencia náutica, aunque no en la moderna acepción del término. Se apoyaba la navegación en tres elementos: el uso de la brújula o aguja náutica, el manejo de las cartas náuticas y un tercer elemento que constituiría la gran innovación, el recurso inicial a la observación astronómica para calcular la latitud geográfica, o lo que es lo mismo, la altura en grados de norte a sur, mediante la que se debía fijar la posición del buque.

Apuntamos en primer lugar el indispensable apoyo que suponía para la navegación el empleo de la cartografía que, referida al Mediterráneo y mares europeos, significaron los denominados *portulanos* o *cartas de compás* elaborados por aproximación deducida de los datos experimentados por los pilotos. De la factura de estas cartas *portulanas* (*arrumbadas*), originadas en torno al siglo XIII, alcanzaría gran prestigio la escuela mallorquina surgida en ese siglo, adquiriendo fundamental desarrollo durante el reinado de Pedro IV (1336-1386), con el que fue portulano modelo, el bellísimo mapamundi de Cresques (1375).

En la carta portulana se dibujaba una red de líneas direccionales (vientos o rumbos), entramado resultante de proyectar desde una rosa de los vientos central (*ombligo*) los rumbos que a su vez se entremezclaban con los de otras rosas dibujadas alrededor de la principal, formando una tela de araña que se completaba con otra red de rectas paralelas. Sobre el trazado se calcaban los perfiles de las costas y accidentes geográficos principales conforme a los rumbos indicados por la aguja de marear y las distancias navegadas que tenían registradas en los libros portulanos.

El piloto marcaba sobre la carta la posición del buque, el *punto de fantasía,* calculada a *estima* por rumbo y distancia, es decir, trazando la derrota por rumbos de brújula (4) y estimando la distancia sobre la recta de rumbos que ligaba los puertos de salida y llegada utilizando el *compás de marear,* y como escala de medida el *tronco de leguas* (escala gráfica dibujada en algún lugar del portulano).

La navegación a estima por rumbo y distancia era el sistema original del Mediterráneo y mares europeos, suficiente incluso hasta el XVIII, pero caso muy diferente resultaría en el Atlántico que, si bien siguió empleándose en el XVI, forzosamente incidía en errores a no ser que se estuviera frente a punto costero conocido, es decir, bojeando, como había sido usualmente la navegación mediterránea durante siglos. Con el método de estima, alejarse de las

(4) La aguja iba fijada sobre la *rosa de los vientos*, disco de papel que, haciendo oficio de horizonte fijo según orientación N-S, tenía dibujado la división del horizonte en 16 y hasta 32 rumbos o vientos, siendo cada división de los 32 rumbos una cuarta, equivalente a 11º'15', de manera que el error de apreciación de rumbo no pasaba, teóricamente, de media cuarta, unos 5º. Las denominaciones de N, NE,SE etc. se tomaron del Atlántico y se generalizó su uso en el siglo XVI.

costas días e incluso meses, implicaba perder el punto de referencia diario y en consecuencia el rumbo, debiendo recurrir a otro método que le diera la posición del barco, para ello habrá de pasar años.

Advirtamos que, así como la evolución en construcción naval era extraordinariamente lenta, pues sólo quedaba de manifiesto en el curso de siglos (5), también la navegación llevaba siglos experimentando en el Mediterráneo la fórmula de rumbo y estima, hasta la segunda mitad del XV en que la navegación oceánica obligue a cambiar el sistema pues, no permitiendo fijar la posición *estimada* del buque para decidir el rumbo a tomar, debieron buscar ese punto por latitud, por observación de las estrellas; así lo habían pretendido anteriormente los árabes, y así lo harán sus herederos, los portugueses que, con los españoles, serán los protagonistas del cambio en sus experiencias atlánticas.

La navegación atlántica de los marineros de la Península Ibérica se venía experimentando desde que a comienzos del XV los castellanos llevaron a cabo las expediciones y conquista de las islas Canarias, siguiendo el método de rumbo y estima. Los movimientos capaces de impulsar los intentos de navegación astronómica, por latitud, llegarían después de que las casi estatales exploraciones portuguesas en la costa africana rebasaran el cabo Bojador: hasta allí, la navegación había resultado favorable a su descubridor Gil Eanes (1434), debido a los vientos alisios que en torno al área de Bojador siempre soplan del noreste al oeste, impulsando su llegada hasta Cabo Verde.

Ayudados de españoles, genoveses y aragoneses, comenzarán a experimentar cambios en la segunda mitad de siglo: cuando pretendieron hallar la solución de regreso rumbo Norte, desde el golfo de Guinea al litoral portugués, durante la denominada *volta da Mina*, o *volta do mar* de los buques portadores de los frutos de la factoría en Guinea, fundación portuguesa de comienzos de la década de 1480; entonces, la dirección de los vientos obligaría a remontar la costa con viento de proa haciendo difícil su arribada a la metrópoli, no resolviendo suficientemente la mayor maniobrabilidad de la carabela, el continuo cambio de bordo o navegación de bolina con que ofrecer resistencia. La

---

(5) A la carabela se añadió más tarde la nao, más moderna y de mayor tonelaje, ambas de normal uso en el Atlántico desde finales del XV. Los castellanos elaboraron los más antiguos tratados de construcción naval, así, Escalante de Mendoza (*Itinerario de navegación de los Mares y Tierras Occidentales*) y Diego García de Palacio (*Instrucción Náutica para navegantes*), en 1575 y 1587 respectivamente, nos ofrecen las fórmulas empleadas en la época para construcción de buques determinados; en cuanto a ordenanzas de construcción, también en la monarquía española se dictaron las primeras, concretamente en el reinado de Felipe III (también III de Portugal), las primeras en 1607 y las segundas en 1618, con vigencia hasta el último tercio de siglo (Chocano Higueras, G.: «*Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales». La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias. XXV Congreso 500 años de la Casa de Contratación en Sevilla*. Univ. Sevilla. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Fundación El Monte. Actas, pp. 993-1031).

solución la encontrarían al rodear los vientos contrarios y adentrarse en el mar hasta encontrar los vientos favorables, los alisios del Sur y de la corriente ecuatorial, cuyo impulso permitía llegar fácilmente a la altura de las Azores, y desde allí, debiendo girar oportunamente al este, poner rumbo ya conocido a las costas portuguesas con los vientos del Atlántico Norte; el momento de girar al este lo estimaban guiados fundamentalmente por las corrientes marinas, el color del agua etc. elementos naturales que en esa singladura hacia Portugal eran muy conocidos por los experimentados pilotos.

Empleo del astrolabio náutico visando la altura del Sol. Nació este instrumento como simplificación del primitivo astrolabio astronómico, reduciéndolo a un círculo plano graduado, suspendido de una argolla y dotado de dos pínulas para visar los astros y obtener su altura sobre el horizonte. Dibujo de Pedro de Medina: *Regimiento de Navegación*. Sevilla, 1552, p. 15. MNM_CF.12

No obstante, el adentrarse forzosamente en el océano durante días sin ver tierra ni poder efectuar sondas, suponía navegar a rumbo ciego, con apreciaciones de estima, que sobre todo en grandes distancias podían acumular graves errores, de manera que se veían obligados a intentar nuevos métodos de navegación. Los pilotos debían procurar obtener la latitud geográfica que les permitiera situar la nave diariamente, por lo que recurrirían a la altura del Polo y más adelante del Sol, marcaciones en realidad *grosso modo* pues, provistos casi únicamente de la brújula, si llevaban instrumentos náuticos de observación su empleo se vería muy entorpecido por el movimiento del barco, además, serían instrumentos de construcción muy tosca y sus graduaciones (puntos de altura) muy imperfectas. Lo más probable a bordo era que se sirvieran de la brújula y solo en cierta medida experimentaban la latitud por la observación de las estrellas, como hacía siglos hicieran los árabes en el Índico y el Atlántico, controlando la navegación recorrida en dirección Norte-Sur por la diferencia de altura de las estrellas, tomando como referencia latitudes conocidas de la costa; de esa manera, tal como anotó Martín Cortés: *para andar por el mar poner los ojos en el cielo* (6), en la mayoría de las navega-

(6) Cortés, Martín. *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*. Sevilla, 1551 En dedicatoria a Carlos V. Ed. Facsímil, de Guillén Tato. 1945).

ciones atlánticas de peninsulares del XV, y aún parte del XVI, se navegó sin instrumentos de observación, visando las estrellas a través de los extremos de los mástiles, y, según las vieran sobre el mástil, debajo, a derecha o a izquierda, reconocían el rumbo a seguir fijando el punto de la nave. De hecho, aunque el cronista portugués de Barros comentó el conocimiento antiguo que se tenía sobre la medición de la altura del Sol cuando los viajes a Guinea en 1485, en tiempos del infante don Henrique, no hay constancia de mediciones astronómicas a bordo.

Ciertamente, la teoría estaba definida, el conocimiento de la solución hallado, pero el método a bordo no permitía prácticamente fidelidad en las mediciones. El cálculo de latitud geográfica, coordenada que desde la antigüedad no ofrecía dificultad en tierra, se sabía que equivalía al número de grados entre el horizonte y la altura meridiana del Sol durante el día, o, en caso de ser la observación durante la noche, medir la altura del Polo celeste.

La gran dificultad de observación durante la navegación no permitirá hablar de navegación astronómica realmente hasta el viaje de circunnavegación, específicamente con mediciones de latitud mediante la altura del Sol a mediodía. Además, otra operación había que añadir; a la altura meridiana del Sol debía aplicarse la declinación solar (la distancia angular del astro al ecuador), puesto que cambia continuamente durante todo el año, debiendo disponer de las tablas de declinación solar, esto es, las declinaciones diarias que aparecían registradas en las tablas que, normalmente manuscritas, se llevaban en los buques desde el último cuarto del XV (7); diferente corrección había que hacer en el caso de que se hiciera de noche la observación, entonces debía medirse el ángulo formado sobre el horizonte con el polo Norte, siendo lo más próximo la estrella Polar y más exactamente sus guardas, formando la Osa Menor o *bocina* (en continuo movimiento alrededor del Polo) (8); pero, como pasado el ecuador dejaba de ser visible la estrella Polar, se solucionaba el

---

(7) Declinación del ángulo de los rayos del Sol sobre el plano del ecuador debida al efecto de la inclinación del eje N-S de la Tierra en su traslación alrededor del Sol; los valores de la declinación del Sol para cada día del año estaban tabulados desde la antigüedad; ya Alfonso X el Sabio ordenó integrar estas tablas en los *Libros del Saber de Astronomía* (ca. 1256), uno de los legados científicos en el campo de la náutica más importantes del medievo europeo, junto a los del mallorquín Raimundo Lulio (1272); las tablas alfonsinas, que además de las declinaciones contienen tabulados numerosos datos astronómicos del sistema solar, se publicaron por primera vez en Venecia, 1483; en estas efemérides se basó el célebre astrónomo salmantino Abraham Zacuto (*Almanach Perpetuum*. Salamanca,1473), Regiomontano (1476) etc. Zacuto las escribió en hebreo, lo tradujo al castellano en 1481 Juan de Salaya, y publicado en Portugal en 1896 en latín y hebreo; no obstante, la obra de Abraham Zacuto anotando las tablas náuticas circuló en forma manuscrita entre los pilotos, fue de esencial valor para los descubridores en sus viajes a ultramar y pudo ser utilizada por su discípulo José Vecino (o Vizinho) para redactar *regimientos*, manuales prácticos que utilizaban los buques portugueses para calcular la latitud.

(8) Observada la posición de las guardas en relación con la Polar, su distancia en grados se podía conocer mediante la aplicación de unas reglas expuestas en los regimientos del Polo.

problema visionando la Cruz del Sur (sumándole los 30º que le distaba del polo Sur).

Durante la travesía, el piloto debía volver a tomar la altura enfilando el Sol a mediodía, o las estrellas en la misma posición de la esfera celeste. La diferencia de alturas contempladas, tanto de la Polar, Sol u otras estrellas, mostraba la variación de grados entre dos lugares de observación, diferencia que proporcionaba la latitud, es decir la distancia recorrida hacia el sur o hacia el norte.

Pocos y muy simples eran los instrumentos para tomar la altura de las estrellas: se empleaba el astrolabio náutico, instrumento de metal o de madera que constituía una gran simplificación del muy complejo astrolabio astronómico usado en tierra por los astrólogos; instrumento más sencillo y de menor estabilidad era el cuadrante de altura, entonces siempre de madera; poco después había surgido la ballestilla, de madera, aunque fue de escaso uso por ser más dificultoso su empleo.

Aunque de escasísima precisión los intentos de cálculos de latitud, supusieron los primeros pasos de la navegación de rumbo y estima a la navegación por rumbo y latitud, denominada en el XVI navegación por escuadría; el nuevo método dio origen al denominado *punto de escuadría*, sistema que permitía la introducción de coordenadas geográficas, con meridianos e indicación de latitudes (la escala de latitudes sustituía al tronco de leguas de los portulanos), resultando el acontecimiento más importante de la cartografía en la primera mitad del siglo XVI, en forma de cartas planas o de grados iguales (9). Además, esa escasísima precisión en calcular la latitud geográfica, y que realmente cuando se tomaba era desde tierra, fue componente básico para el desarrollo de la navegación astronómica moderna del siglo XVIII, siglo en que se dio la solución a bordo a otro componente esencial, el cálculo de la longitud.

Con respecto a esta segunda coordenada, esto es, la longitud geográfica o altura en grados de la distancia recorrida en dirección este-oeste y al contrario, necesaria para fijar la posición del buque en un determinado meridiano, era asunto perfectamente calculado en tierra: estando en relación directa tiempo-longitud, era sabido que la longitud (distancia) se limitaba a medir la diferencia horaria entre un punto de referencia y el de la posición del observador, sin embargo, asunto muy diferente resultaba si el observador se hallaba navegando, de manera que lo que en teoría estaba resuelto, fallaba en la práctica durante la navegación. Se intentó en el XVI, en el viaje de circunnavegación de Magallanes-Elcano, al medir las diferencias horarias entre dos puntos recu-

(9) Cuando se dibujen las escalas de coordenadas, la equivalencia normal en España era la proporción de 17,5 leguas por grado, siendo de uso normal entre los navegantes peninsulares de la época el grado de 70 millas (equivalente la milla a 1.480 metros).

rriendo a efemérides astronómicas, fenómenos que se producen simultáneamente para todos los observadores, así, la diferencia de longitud equivalía a la diferencia en horas de un mismo fenómeno astronómico observado en dos puntos distintos (15º de circunferencia equivalente a una hora de tiempo, es decir, 15' de arco); la hora del fenómeno a visualizar se obtenía en los almanaques, sin embargo, no se disponía a bordo de relojes mecánicos de precisión que soportasen el movimiento del barco etc. con los que llevar la hora del lugar de origen y cotejar con la hora exacta en que se produjera ese mismo fenómeno en altamar (10).

La medición de la longitud a bordo con precisión no estuvo resuelta hasta el XVIII, de manera que hasta entonces se siguió calculando normalmente por el método tradicional de estima, evaluando la fuerza del viento sobre el aparejo, el influjo de las corrientes, dirección de los vientos, el estado de carga y su estiba, etc. en suma, el conjunto de circunstancias de las que sólo el piloto experimentado podía concluir datos, de manera que, sobre la carta náutica medía las singladuras en leguas (equivalente la legua a cuatro millas romanas), los cálculos que había hecho en fracciones de tiempo medidas con el reloj de arena.

Plan del viaje de circunnavegación

Llegó el portugués Hernando Magallanes a Sevilla en 1516, seguido muy poco después de su socio Rui Falero, excelente astrólogo y tratadista náutico al que, sin embargo, y por motivos que no están claros, a última hora se le prohibió ir al viaje siendo sustituido por Juan de Cartagena. En el lugar de Falero se encomendó a Andrés de San Martín la misión de cosmógrafo, consistente en calcular longitudes por observaciones astronómicas, realizadas en tierra valiéndose de las efemérides anotadas por Falero en su *Regimiento* (11).

---

(10) Se intentó recurrir a las efemérides astronómicas: por el cálculo de la latitud de la Luna o distancia a la elíptica; con los eclipses de Sol; la conjunción de la Luna con estrellas conocidas; las conjunciones de la Luna con los planetas; y por las oposiciones del Sol y la Luna. Aunque se trataba de procedimientos de observación astronómica rudimentarios, los cálculos aritméticos exigen mucha precisión en la determinación de la hora en que se produce la efemérides astronómica, cuestión muy dificultosa puesto que no se contaba con instrumentos náuticos adecuados para una visión ajustada de las estrellas y planetas (el anteojo inventado por Galileo data de 1609); en cuanto a la falta de precisión para obtener la hora a bordo, no se resolvería hasta contar con el cronómetro marino de precisión en el XVIII, y casi al mismo tiempo mediante las distancias lunares, así la publicación de las Efemérides o Tablas de distancias lunares (distancia de la luna a las estrellas zodiacales).

(11) Reclamó Magallanes llevar al viaje el *Regimiento* redactado por Falero donde se exponían los procedimientos para hacer los cálculos de la altura este-oeste, es decir, la longitud,

Magallanes llegó de forma secreta, como lo hiciera años antes Colón con cuya figura y peticiones ofrece notables paralelismos, asunto especialmente reconocible en las capitulaciones que suscribió el portugués con Carlos I el 22 de marzo de 1518, revelando un conjunto de 14 capítulos que en muchos aspectos parece una vuelta a los conceptos y aspiraciones del descubridor Colón (12). Para su empresa ordenó la Corona una armada de 5 navíos, abastecidos para dos años y con una tripulación total de 234 personas (13).

No puede extrañar la rápida aceptación del monarca Carlos I al plan de Magallanes y Rui Falero, e igualmente la rapidez que se dio a la preparación y abastecimiento de la armada pues, el plan iba precedido de la favorable acogida de los consejeros del rey, estando el ambiente totalmente dispuesto para aprobar su empresa: tengamos en cuenta la creencia generalizada en aquellos años sobre la existencia de un paso interoceánico en las tierras brasileñas que comunicaba con Oriente, idea que había impulsado expediciones anteriores enviadas por la Corona castellana, la última de ellas la de Díaz de Solís.

Aunque no exenta de objeciones, quizá por doctrinas antiguas que postulaban la existencia de un mar cerrado sin posibilidad de estrecho entre dos océanos, probablemente el rey Carlos I se vio estimulado por la cartografía de la época, con autores conscientes de las disputas diplomáticas que, además de servir a los fines propios de la navegación, no siempre carecían de intencionalidad al situar las Molucas en favor del país a cuyo servicio estaban, con

---

incluyendo las tablas de declinación solar que San Martín modificó para el viaje como luego se demostró (Avelino Texeira da Mota publicó en 1953 el Regimiento de Falero encontrado en el AGI de Sevilla: *O Regimiento da altura Leste-Oeste de Rui Falero: Subsídios para o Estudo Náutico e Geográfico da Viagem de Fernâo de Mahahlaes*. Lisboa -Ed. Culturais de Marinha, 1986.

(12) Le acogió en Sevilla el antiguo capitán portugués Duarte Barbosa, segundo en los Reales Alcázares de Álvaro de Portugal (éste había escapado de Portugal en 1483 tras haber sido decapitado su hermano, duque de Braganza); en cuanto a semejanzas entre Colón y Magallanes, habían sido desahuciados por el monarca portugués y ambos demandaron la concesión de títulos y privilegios económicos… ambos disfrutaron de grandes apoyos en la corte castellana (a Magallanes apoyó el factor de la Casa Aranda ante el canciller Sauvage, también el comerciante de Burgos Cristóbal de Haro etc.) y, pese a que los dos eran extranjeros, se mantuvieron sin carta de naturaleza aunque se consideraron vasallos del rey castellano; los dos pretendieron localizar un estrecho que les llevara a tierras orientales, si bien, además de mantenerlo en secreto, lo procuraron en latitudes muy distantes. Entre otras cuestiones, en ambos casos se ha pretendido argumentar el apoyo que les brindaría el globo de Martín Behaim (1492) donde se observa la península asiática a la altura del trópico de Cáncer, frente a la isla de Cipango (Japón), que indujo a Colón a creer que correspondía a Cuba, sin embargo, nada se advierte sobre un paso como creyó Magallanes, pues solo se observan islas, de manera que no podría hablarse de estrecho.

(13) Documentación completa en Archivo General de Indias, Sevilla. Se compraron las naves en Cádiz y se llevaron a Sanlúcar, seguidamente fueron atracadas en el puerto de las Mulas en Sevilla (actualmente lugar del Club Labradores) donde se alistaron y prepararon, estando listas ya en diciembre del mismo 1518.

frecuencia enfocada a la ampliación territorial de Brasil, tal como acusaron los cosmógrafos españoles a los autores portugueses, de los que decían que expandían sus mapas por toda Europa dando a conocer *un mundo irreal*.

En su propuesta a Carlos I expuso Magallanes la idea de alcanzar las Molucas, grupo de islas del archipiélago indonesio ricas en especias, sobre todo clavo y pimienta, situadas al este de Malaca, convencido el portugués de que las islas estaban en espacio de soberanía de Castilla, dentro de la prolongación natural del meridiano de Tordesillas, en el otro hemisferio; aseguraba que, por ruta de poniente, sin vulnerar el tratado hispano-portugués de 1494, hallaría un estrecho en la parte meridional del continente americano en comunicación con el mar de la India; del plan expuesto escribió el cosmógrafo Alonso de Santa Cruz: *se ofreció a descubrir muy grande especiería y otras riquezas en el mar Océano dentro de los límites de Castilla* (14).

El lugar del estrecho no lo confesó Magallanes en su propuesta, y al respecto escribió su amigo Antonio de Pigafetta, cronista de la expedición, cuando se refirió a la embocadura del estrecho: (…) *todo se nos cerraba alrededor. Pero el capitán general sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido, pero que había visto representado en un mapa hecho por el excelente cosmógrafo Martín de Bohemia, y que el rey de Portugal guardaba en su tesorería* (15)*;* el dato se presta a la controversia puesto que, Martín Behaim no presentó estrecho en su famoso globo de 1492, y además ya había fallecido en 1506, de manera que tampoco podría saber de la llegada a Brasil hasta la latitud 35º sur, como había anotado Pigafetta. Por otra parte, el mismo Magallanes dijo en el viaje a sus capitanes que, si llegaban a los 75º sur y no hallaban el paso, irían al Maluco haciendo la ruta portuguesa por el cabo de Buena Esperanza. También fray Bartolomé de las Casas comentó la exposición que Magallanes hizo en la Corte española: *Traía Magallanes un globo pintado, en que toda la tierra estaba, y allí señaló el camino que había de llevar, salvo que el estrecho dejó, de industria, en blanco, porque alguno no se lo saltase*. Sobre la reunión aseguró el cronista haber estado presente: *yo me hallé aquel día y hora en la cámara del gran canciller* (16). Otro testimonio próximo a los hechos representa el de delegado del monarca portugués, Sebastián Álvarez, cuando informó que Magallanes mostró al rey Carlos: *poma y carta*, *que hizo el hijo de Reinel la cual no estaba acabada cuando aquí vino su padre por él, y su padre lo acabó todo, y puso estas tierras del Maluco*. Otra crónica nos ofrece el que fuera capellán de la emperatriz, licen-

---

(14) Santa Cruz: *Crónica del Emperador Carlos V*, vol. 1, p.17.

(15) Pigafetta. *Primer Viaje en torno al globo*. Ed. Madrid 1963, p. 59. De la empresa de Magallanes escribieron muchos cronistas: Mártir de Anglería, Las Casas, Fernández de Oviedo, Herrera, y menos López de Gómara, también algunos portugueses, y de forma más oficial y encargada por el Carlos V, la *Relación* de Maximiliano Transilvano.

(16) Bartolomé de las Casas. *Historia de las Indias*, lib. III, cap. CI.

ciado Argensola, cuando en su historia de la conquista de las Molucas se refirió a la presentación de Magallanes (…) *pasó a Castilla trayendo un planisferio dibuxado por Pedro Reynel. Por el qual y por conferencias que por cartas avía tenido con Serrano, persuadió al Emperador Carlos V que las Molucas eran de su derecho* (17).

Aunque no se tiene seguridad sobre las pruebas con las que el navegante portugués argumentó su propuesta, parece que contó con representación cartográfica de la época (18). Relación con el proyecto magallánico nos la sugiere la vista del planisferio en forma circular de Schöner, del año 1515, pues, en su trazado se contempla un estrecho al sur de tierras meridionales americanas que bien pudo servir de inspiración a Magallanes para su proyecto a las Molucas. Consigna Schöner el estuario del río de la Plata al que denomina S. Thome Terra y, aunque el estrecho en realidad se halla en los 53º sur, Schöner lo dibuja a la altura más o menos del golfo patagónico de San Jorge, como un estrecho amplio en los 40º entre el continente y una tierra inferior que denomina Brasilie Regio, por el que se unen los océanos.

Globo de Johannes Schöner de 1515. Es un mapa impreso fijado sobre una esfera en el que Schöner hizo una representación del continente sur americano con relativa exactitud. Se conservan dos ejemplares originales, en Francfort y Weimar, Museo de Historia y Biblioteca Herzogin Anna Amalia respectivamente. Hemisferio-ocidental-do-globo-de-1515-de-Johannes-Schoener-16-Brasilie-Regio

De la cartografía del XVI anterior al viaje de circunnavegación se pueden observar varias cartas que muestran la parte meridional de América como una gran isla, también otras cartas que no tienen dibujado el extremo sur, despertando

(17) Carta de Sebastián Alvarez al rey de Portugal, transcrita por Navarrete en *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, 1837-1880, t. IV, p. 377. A la misma carta parece referirse Bartolomé Leornardo de Argensola: *Conquista de las Islas Malucas*. Madrid, 1609, p.16.

(18) Cuando en los testimonios sobre la presentación del plan de Magallanes se cita que mostró una *poma,* se trataría de una carta de trazado en forma circular (diferente a las cartas planas), que pudo ser similar a la carta de proyección polar, de ca. 1522, atribuida a Pedro Reinel, que no representa el estrecho de Magallanes pero sí el perfil completo de América del Sur e islas Malvinas, elaborada con la información de los pilotos de la *San Antonio* que regresó a Sevilla antes de penetrar en el estrecho (en Topkapi Sarayi de Estambul; reproducida en *Portugalia Monumenta Cartographica*, lám. 13).

Mapamundi anónimo conocido con el nombre de Kunstmann IV, -original perdido de la Ameeribibliotheck. Munich; facsímil de Otto Progel (1843) en Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, CPL GE AA-564 (RES)-. Se trata de una carta, ca. 1519, que se atribuye a Jorge Reinel, hijo de Pedro quien posiblemente la terminó, estando ambos al servicio del monarca castellano.

a su vista dudas suficientes para considerar la existencia real de la imagen representada, supuestamente en 1519 por Jorge Reinel, cuya idea, propia de la época, debió conocer Magallanes: en esta carta de 1519, conocida con el nombre de Kunstmann IV (su coleccionista-editor), se traza el Viejo Mundo y regiones meridionales de América, hasta el cabo de Santa María, tierra descubierta antes de la expedición de Magallanes/Elcano; no se representa el Estrecho aunque sí un gran mar rodeando las tierras de un cabo en la misma latitud que el cabo de Buena Esperanza; presenta esta carta la totalidad del perímetro ecuatorial en grados de longitud, y tiene la particularidad de cifrar como origen de longitudes el meridiano de Tordesillas, trazado correctamente sobre la desembocadura del Amazonas; detalle de gran interés es, en el extremo occidental de la carta, la representación de las Molucas, a unos 170º al oeste del meridiano de Tordesillas, es decir, tan ansiadas islas de las Especias en zona de soberanía española.

Ni tan siquiera confesó Magallanes el lugar del estrecho cuando antes de partir desde Sanlúcar envió al Emperador un *Memorial* -en el que justificaba esta medida como cautela debida a los seguimientos y recelos que se despertaban en Portugal-, pese a que el escrito constituía prácticamente un derrotero donde anotaba los puntos básicos de la ruta a seguir, con medidas de latitud en el sur del continente americano (los cabos de San Agustín -errónea- y Santa María); apuntaba también, según informaciones recibidas de su amigo Serrano, medidas de latitud y longitud de Malaca y cinco islas del Maluco (19); además, señalaba las líneas divisorias, esto es, la línea de demarcación de

(19) Después que Alfonso de Alburquerque conquistó en 1511 Malaca, comisionó a Antonio de Abreu con tres navíos para descubrir tierras de especias, acompañado por Francisco Serrano como segundo capitán; se volvió Abreu a Malaca, pero si llegó Serrano a las Molucas, poniéndose al servicio del rey de Ternate, donde quedó hasta el fin de su vida, y desde allí envió a su amigo Magallanes información del archipiélago, quizá entonces convencido de que estaba al este del antimeridiano (Joâo de Barros. *Da Asia*. (1552), Decada Segunda, Lisboa 1777, lib. VI, cap. VII, p. 66).

Tordesillas en isla de Cabo Verde e igualmente marcaba lo que denominó *segunda línea de demarcación*, como prolongación de la línea de Tordesillas en el otro hemisferio, considerando esta segunda línea al oeste de las Molucas, es decir, posicionando éstas dentro de la soberanía española.

Siendo una época en la que decimos era imposible obtener la longitud geográfica exacta, sin embargo, puede sorprender la precisión de algunas mediciones presentadas por Magallanes, de manera que podría interpretarse como algo intencionado el error que permitía demostrar la clave de su proyecto, esto es, alegar las Molucas como dominio español.

Viaje de circunnavegación de Magallanes-Elcano

En el viaje llevaron un gran repertorio cartográfico; además de las dos cartas que mostrara Magallanes en su propuesta, contó con una colección de 23 cartas náuticas hechas en pergamino por el cartógrafo oficial de la Casa de Contratación de Sevilla, Nuño García de Toreno, del que destacamos la famosa carta guardada en la Biblioteca Real de Berlín en la que aparecen representados en línea el Ecuador y también el meridiano de Tordesillas; llevaban también a bordo 35 brújulas (agujas de marear), cuatro cajas grandes para cuatro agujas, seis pares de compases, 6 astrolabios de metal y 6 de madera, 21 cuadrantes de madera y 18 relojes de arena (20); disponían de otros instrumentos de navegación, obras normalmente manuscritas en ese siglo como las guías náuticas donde se anotaban las reglas de navegación astronómica, tablas de declinación solares, elementos de cosmografía etc. también derroteros (descripciones de costas descubiertas) y diarios de navegación.

De la relación de instrumentos náuticos se colige que los pilotos aplicaron en el viaje los métodos de estima (por rumbo y distancia) y escuadría (por rumbo y latitud), para determinar la posición de las naves haciendo diariamente *estimaciones a ojo* de todas las singladuras, y calcular la latitud por observación del Sol y la estrella Polar; sin embargo, no nos dan idea de la forma de observar los momentos de las conjunciones y oposiciones de la Luna de los planetas y del Sol para determinar la longitud.

Antes de hacer una mínima relación del viaje, apuntamos detalle tan importante como los cálculos de longitud que hizo San Martín desde Río de Janeiro y pasado el estrecho valiéndose de efemérides astronómicas. Tomó San Martín como referencia el meridiano de Sevilla, y fue excepcional su

(20) Navarrete nos da la relación, pero también explica cómo a las 23 cartas se añadieron otras dos enviadas al monarca, una por Falero y otra por Magallanes en forma de plano esférico, posiblemente de Reinel según escribió Las Casas…Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los viajes y descubrimientos*, t. IV, p. 8.

cálculo de longitud en la bahía de San Julián, en 61º oeste (67º al oeste de Greenwich), con tan sólo 37' de error (21). En cuanto a latitudes, el derrotero de Francisco Albo, piloto de la *Trinidad* y luego de la *Victoria*, ofrece datos que prueban que las tablas de declinaciones solares empleadas en 1521 y 1522 fueron una modificación de las que habría preparado Rui Falero -que pensaría iniciar el viaje en el 18 y tenían una validez prevista de dos años-; la noticia la ofrece el cronista portugués de Barros, cuando apunta que fue el cosmógrafo Andrés San Martín quien *calculara las tablas de declinación para los años 1521 y 1522 que permitieron a la armada completar la primera circunnavegación por métodos astronómicos* (22); ejerció San Martín un papel sobresaliente, siendo sorprendentemente exactas sus observaciones astronómicas y cálculos, fijando por latitud y longitud algunos lugares de la costa de América del Sur, esenciales en el trazado de las cartas muy superior al de las cartas anteriores portuguesas (23).

Salió la expedición de Hernando de Magallanes el 10 de agosto de 1519 del puerto sevillano de Mulas y más de un mes después, el 20 de septiembre, zarpó de Sanlúcar de Barrameda con más de 200 hombres (las cifras no son exactas, oscilan entre 237 y 275) en cinco naos: la *San Antonio* (la mayor de todas, de 120 toneles) mandada por Juan de Cartagena; la *Trinidad* (110 tn) mandada por el capitán general Hernando de Magallanes; *Concepción* (90 tn) mandada por Gaspar de Quesada; *Victoria* (85 tn) mandada por Luís de Mendoza; y *Santiago* (75 tn) mandada por Juan Serrano.

Después de tres días en Tenerife tomaron rumbo a tierras americanas, y en dos meses llegaron al Cabo de San Agustín (Brasil), punto donde empezó su diario el piloto Francisco Albo.

Un ligero resumen del derrotero de Albo nos indicaría cómo durante el año siguiente fueron bordeando la costa oriental sudamericana: desde el 9 de diciembre en Santo Tomé, cabo Frío, bahía de Santa Lucía o bahía de los Reyes; el 10 de enero de 1520 alcanzaron el cabo de Santa María, Monte Vidi (Montevideo), y exploraron la embocadura del río de Solís (río de la Plata), donde había muerto su descubridor Díaz de Solís. Continuaron su singladura hacia el sur…cabo Santa Polonia, Punta de las Arenas, bahía de San Martín; llegaban el 31 de marzo al puerto de San Julián, lugar donde permanecieron hasta el 24 de agosto; allí adobaron los navíos y, aunque nada cuenta Albo del motín, tuvo lugar el primero de los grandes conflictos, a

---

(21) Cerezo Martínez, Ricardo. *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*. C.S.I.C. Madrid, 1994, p. 172.

(22) Laguarda Trías, Rolando A. *Las tablas náuticas de la expedición de Magallanes-Elcano*. Madrid, Maestre, 1959, p. 66.

(23) Cerezo Martínez, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación. Aproximación irrepetible en la historia de la náutica hasta el uso del cronómetro en el siglo XVIII». *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*. Real Academia de la Historia. Madrid, 1992. Actas, t. II, p. 168.

punto de fracasar la expedición: estalló el motín dirigido por el capitán de la *Victoria* y se rebelaron tres de las naos, aunque estabilizó la situación el capitán general: condenó a muerte a Quesada, y ordenó dejar en tierra a Cartagena y a un clérigo.

Carta de Battista Agnese, 1544, donde se refleja el viaje de circunnavegación cumplimentado por Elcano. 1544_Battista_Agnese_Worldmap

Prosiguió la expedición y el 21 de octubre avistaron el cabo de las Vírgenes, que el piloto de la *Trinidad,* Francisco Albo, sitúa en su Diario a 52º de latitud, y 52º30' de longitud; registró seguidamente la longitud de la embocadura occidental del estrecho con gran exactitud, 53º, coincidente con la latitud del cabo Fermoso o cabo Deseado.

Del ansiado estrecho, al que Magallanes bautizó de Todos los Santos (en honor a la festividad del día y cambiado después por el de Magallanes), escribió Albo:

Tomé el Sol en 52º limpios, a 5 leguas de tierra, y allí vimos una uberta como bahía y tiene a la entrada, a mano derecha, una punta de arena muy larga y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el Cabo de las Vírgenes. Dentro de esta bahía hallamos un estrecho que tendrá una legua de ancho (…).

No citó Albo en su diario el día de la entrada en el estrecho, como tampoco de la salida al Pacífico con tres de las cinco naves que habían partido de Sanlúcar. Entre ambas fechas de entrada y salida, producidas el 18 de octubre y 27 de noviembre de 1520 respectivamente, se dedicaron a inspeccionar en el tiempo que atravesaban tan dificultoso estrecho lleno de intrincados pasos y canales…doblando el día 28 de noviembre el cabo Deseado (actual cabo del Pilar). Ya había desertado la nao *San Antonio* cuando entró la armada en el océano, mar al que por sus calmas denominaron Pacífico; del piloto Albo recogemos datos de las largas y penosísimas singladuras en el Pacífico, durante cuatro meses de navegación en la que el hambre y la sed harían estragos y una nueva enfermedad, el escorbuto.

Tardaron dos meses en remontar a poniente del continente sudamericano, primero rumbos muy al norte hasta el día 19 de diciembre en que ponen proa al oeste para seguir luego noroeste cortando la línea equinoccial (13 de febrero de 1521); en lugar de seguir al norte en latitud cercana a las Molucas, tomaron rumbos decididamente al oeste y noroeste que le llevarían primero a las

Marianas y luego a las Filipinas, y, sin embargo, ni Magallanes ni nadie entonces tenía noticias de la existencia de esas tierras. Se alcanzó al fin las islas Infortunadas el 24 de enero, dos diminutas islas de las que anota el diario de Albo el nombre con las que se bautizaron, isleta de San Pablo (¿actual Puka Puka?), seguidamente, ya en el mes de febrero, día 4, isla de Tiburones (¿actual Flint?); un mes después alcanzaron la isla de los Ladrones (después nombradas archipiélago de Marianas, a 300 leguas de Gilolo), quizá era la isla de Guam aunque su identificación ofrece aún más dudas que las dos anteriores; el 16 de marzo de 1521 llegaban al archipiélago que denominaron San Lázaro (años después se llamó Filipinas), a isla Yunagan (hoy Samar) y Suluan (Pto. Malhon).

Los datos náuticos de Albo durante la travesía del Pacífico señalan rumbos y latitudes, se entiende así que navegó a punto de escuadría, no figurando dato de longitud alguna hasta que fondearon en la isla de Suluan el 16 de marzo. En la isla de Mactán, el 27 de abril de 1521, cayó Magallanes con otros 29 en combate con los indígenas (silencia el hecho Albo).

La expedición prosiguió hasta embocar finalmente las Molucas, entre Mare y Tidore; navegaron durante este año las islas de la Especiería, manteniéndose unidas hasta el 18 de diciembre la *Victoria* y *Trinidad*, sin embargo, como hacía aguas la *Trinidad,* quedó con 54 tripulantes en Tidore para carenar; zarpó sola la *Victoria* el día 21 tomando el mando Juan Sebastián Elcano, que desde entonces asumió la dirección de la expedición con la idea de volver por la ruta oriental, demostrando en adelante magnífica preparación marinera, además de su buena intuición táctica eludiendo la rivalidad portuguesa cuando se aproximaban a aguas de las Azores.

El 8 de mayo de 1522 avistaron tierra, a 160 leguas del cabo de Buena Esperanza; el 5 de junio se hallaban a 145 leguas del cabo de las Palmas, y el 4 de julio estaban en cabo de San Vicente; finalmente, arribaba la nao Victoria el 6 de septiembre y el 8 a Sevillaremontando el Guadalquivir, arribaba la nao *Victoria* a Sanlúcar el 6 de septiembre y remontando el Guadalquivir estaba en Sevilla el 8. Llegaban 18 hombres; ninguno de la *Santiago* (naufragada en aguas patagónicas); de la *Concepción* habían sobrevivido Elcano y 4 más; de la *Trinidad* quedaban seis, entre ellos el piloto Albo y el cronista oficial Pigafetta; de la *San Antonio* solamente uno quedaba, y de la propia *Victoria* habían sobrevivido otros seis; además, venían algunos indios (24).

Después de tres años y 23 días finalizó Juan Sebastián Elcano el extraordinario viaje de circunnavegación en ruta continua, terminó un durísimo viaje en el que no habían faltado los enfrentamientos, incluso trágicos episodios (25). La

(24) Habían quedado 53 en Indonesia con la idea de volver y otros 13 arrestados por los portugueses a la vuelta en Cabo Verde.

(25) Aunque no en ruta continua, se alega que Magallanes pudo completar la circunnavegación desde que llegó a Filipinas pues éstas se encuentran aproximadamente en la misma

demostración de esfericidad de la Tierra quedaba reflejada en las armas que concedió Carlos V a Elcano con el lema: *Primus qui circundecit me* (el primero que me cercó), se daba fin al lema castellano *non plus ultra,* que se trocaba en *plus ultra*.

Connotaciones del viaje

Las anotaciones del *Memorial* al rey Carlos merecen añadir algunos comentarios por las expectativas despertadas en la época y su puntual reflejo en la cartografía, en especial las referencias a lo que fue clave del plan, esto es, la situación de las Molucas y, en consecuencia, la posición de la línea divisoria en el Océano: la gran dificultad del cálculo de la longitud geográfica en la navegación, por tanto, carencia en el grado exacto de la posición de la línea divisoria en el Océano, fue causa de discusiones entre las coronas castellana y portuguesa. Veamos:

Toda la historia de los descubrimientos geográficos se puede seguir en el desarrollo de la cartografía de época. Desde la fundación de la Casa de Contratación en 1503 y fundamentalmente a raíz del nombramiento de su

Extraordinario mapamundi del cartógrafo real Diego Ribero, donde se representa la línea de Tordesilas y antimeridiano; se dibujan los perfiles de Europa, Asia, África y de América: desde Terranova hasta el estrecho de Magallanes en la costa oriental, y desde Panamá hasta la altura de Lima en la costa occidental. En parte superior se lee: *Carta universal que contiene todo lo que del mundo se ha descubierto hasta agora, hizola Diego Ribero cosmógrapho de Su Magestad. Año de 1529 en Sevilla*. En parte inferior continúa la leyenda: *Con la división del mundo en dos partes conforme a la capitulación que hicieron los Católicos Reyes de España y el Rey don Juan de Portugal en Tordesillas, año de 1494*. MNM_RC_014 _7

---

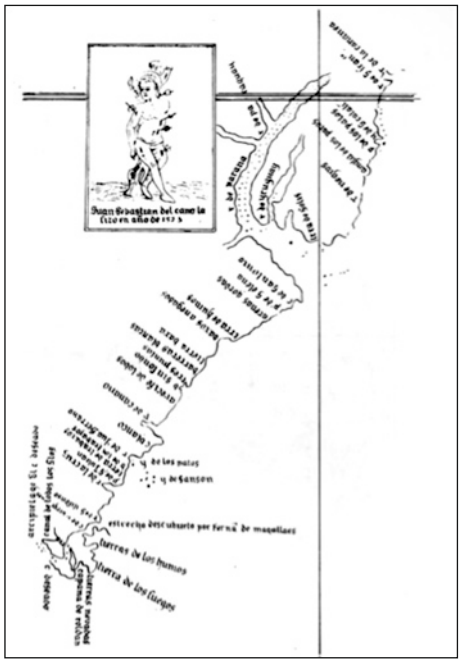
longitud (ca. 125º de longitud Este) que las islas que casi mil millas más al sur pudo haber explorado años antes con su amigo Serrano durante la expedición portuguesa a Malaca.

piloto mayor que lo centralizaba, Vespucio desde 1508, se marcaban, contrastaban y unificaban las cartas de marear que los pilotos estaban obligados a entregar para formar el Padrón Real, mapa universal modelo de todos los descubrimientos geográficos, con todo el mundo conocido y sus rutas, con todos los secretos de las costas atlánticas americanas, no faltando los datos contradictorios; confeccionado el padrón real por mandato real y ejecutado por la institución oficial, lo debían recibir los pilotos al partir a sus viajes. Pero, además, la ejecución cartográfica contemplaba dos vertientes:

Por un lado supuso la cartografía un arma política determinante en ambas Coronas, la portuguesa y la española, en una lucha por la idea de repartición geográfica del mundo, cuando la incertidumbre científica que producía la falta de precisión en el cálculo de la longitud geográfica, permitió que el trazado del cartógrafo Ribero fuera argumento decisivo para que Carlos V optase por ceder las Molucas (26); precisamente por la importancia que adquirían las cartas, no faltaron en la elaboración de los mapas oficiales portugueses, de gran difusión en Europa, la presencia de errores y manipulaciones de datos de su interés, permitiendo o favoreciendo sus derechos de soberanía en las nuevas tierras; en ese sentido afectaría la línea oriental o antimeridiano que

(26) Para dilucidar las disputas sobre la demarcación de las Molucas, se llegó a un primer acuerdo en 1524 en Vitoria, donde astrólogos y pilotos pretendieron determinar con exactitud la línea demarcatoria de Tordesillas, es decir, desde qué lugar de las islas de Cabo Verde situar la línea de inicio de la cuenta de las 370 leguas; más tarde las Juntas de Badajoz y Elvas en mayo del mismo año, no tuvieron más resultado, no dieron más idea de la posición de islas y antimeridiano, de manera que no se cambió la argumentación de Magallanes del pasado año 1519 ni aún años más tarde; esa falta de acuerdo estuvo inexorablemente unida a la dificultad de la determinación de longitud en el mar tras nuevos dictámenes y expediciones: desde el viaje de García de Loaysa en 1525 pretendiendo llegar a las Molucas o el viaje truncado de Sebastián Caboto en 1526, hasta que se celebró el tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 por el que el emperador Carlos cedió a los portugueses las Molucas, vendiendo sus derechos de posesión por 350.000 ducados de oro; entonces, para finalizar la polémica, resultó decisiva la representación del mapamundi de Ribero de 1529, padrón real que situaba a las Molucas en demarcación castellana, resultando una muestra singular de mapa oficial defensor de los derechos jurídicos de un Estado; no obstante, siguió trazándose mapas sobre las Molucas portuguesas y españolas; se retomó el tema el año 1566, cuando Felipe II solicitó a fray Andrés de Urdaneta y a los cosmógrafos Alonso de Santa Cruz, Pedro de Medina, Francisco Falero, Jerónimo de Chaves y Sancho Gutiérrez, que se pronunciaran sobre la posición de Filipinas en relación al acuerdo alcanzado en Zaragoza; de nuevo el dictamen situó en lado castellano a las Molucas, territorio que desde el 29 venían explotando de pleno derecho los comerciantes lusos. Disputas o desavenencias sobre límites y fronteras hispano-portuguesas siguieron en el continente sudamericano, y no cesaron hasta el Tratado de Límites de 1750, ratificado en el de San Ildefonso de 1777. Otra cosa sería que, estados como los Países Bajos o Rusia, nunca reconocerían los derechos españoles, fundamentalmente Francia y Gran Bretaña, así, la famosa frase del monarca francés Francisco I sobre el Tratado de Tordesillas: *Querría ver la cláusula del testamento de Adán que me excluye del reparto de mundo*.

señaló Magallanes pues, a raíz del error de las longitudes marcadas en las cartas portuguesas (la de Waldseemüller de 1516 o la ya citada atribuida a Jorge Reinel, de 1519), que marcaban una costa del Brasil descubierto hasta entonces en sentido nordeste-sur sudoeste desde el cabo de San Agustín hacia mediodía, hacían creer (igualmente a Magallanes) en una posición errónea del antimeridiano, considerándolo no a los 180º lógicos en que quedaría dividida la tierra en dos hemisferios, sino con un error de 9º más al oeste de lo que debía estar, de manera que, beneficiándose los portugueses con Brasil, sin embargo, dejaban las Molucas al este de antimeridiano, dentro pues del espacio reservado a la soberanía española.



Carta atribuida a Elcano, que compone un boceto de la costa este de Uruguay y cuenca del río de la Plata, con numerosa toponimia, alguna aún desconocida en el año fijado posterior desconocida según año fijado en cartela superior: Juan Sebastián del Cano la fizo en año de 1523. G.Furlong. Cartografía colonial rioplatense. Buenos Aires. Imp. y Casa Editora Coni, 1937, lámina I, p. 12.

La línea parcial seguida por los portugueses la denunciaba casi un siglo después García de Céspedes aludiendo a que, con errores intencionados y extendiéndolos por Europa se alargaba el territorio de Brasil o se acortaba el camino a Oriente pues la idea era, incluir dentro de la demarcación portuguesa a las islas Molucas y el Río de la Plata, habiendo trazado mapas: *acortando sus descripciones todo el viaje que hay de la costa del Brasil hasta la isla de Gilolo, caminando por la parte oriental* (27).

Opuesto a la existencia de falsificación difusora, se incidió en la política de gran secreto en la cartografía, con la *política do sigilo* o del *secredo* que había iniciado la Corona portuguesa sobre temas de acciones marítimas y descubrimientos y que adoptó Felipe II al extremo, quedando solamente a disposición del monarca y los oficiales autorizados, con la idea de ocultar toda información sobre nuevos descubrimientos y la exclusión de personas extranjeras en los viajes de exploración, además de persecución de aquellos que pretendían

(27) García de Céspedes, *Hydrographia*, Madrid, 1606, fol. 128.

dejar su país para servir a potencia rival, política que debió ser impuesta durante los momentos más tensos de los varios periodos que vivieron de negociaciones diplomáticas sobre las Molucas (28).

De la pericia del portugués Magallanes en cartas náuticas escribió Pigafetta que era *el más versado*; desde luego también contó el capitán general para su expedición con grandes expertos, además de los dos Falero (padre e hijo), otros que también le favorecieron en tierras castellanas: Diego Ribero (pariente de Falero y discípulo de Reinel, fue el cartógrafo oficial de la expedición) y Juan Vespucio, todos ellos al servicio del rey Carlos desde el principio de la propuesta. Igualmente contó con cosmógrafos señalados como Martínez de Ampiés y Andrés de San Martín, y en náutica con Martín Fernández de Enciso (29).

Aunque se sabe que existieron, faltan los diarios de Magallanes y Elcano, también los de Andrés de San Martín, datos que cubre de forma general la relación de Antonio Pigafetta, desde luego de gran importancia testimonial si bien sus cuatro dibujos son de escaso valor cartográfico, en particular apuntamos su carta del Estrecho, dibujo con escasísima nomenclatura y mucha fantasía pues incluye el litoral sudamericano del Pacífico que en el viaje nadie conoció, incluso llega a consignar islas, golfos y bahías etc.

Además de la carta del cronista italiano, otra se ha pretendido que llegó del mismo viaje, nos referimos a una apenas conocida y que su descubridor editor, Furlong, atribuyó a Elcano. En un pergamino de 40x28 y 1/2 cm, aparentemente procedente de algún libro o expediente, con una lectura apenas perceptible, presenta una viñeta en la parte superior que dice: *Juan Sebastián del Cano la fizo en año de 1523*; compone la carta un boceto de la costa este de Uruguay y de la cuenca del río de la Plata con numerosa toponimia; dibuja tres grandes ríos -Paraná, Uruguay y Paraguay-, ríos que en 1523 no se conocían, como tampoco el río San Ilifonso junto al cabo de las Vírgenes o el propio río de la Plata tal como aparecen en el mapa de Ribero de 1529 aunque Elcano murió en 1526, sin embargo, faltan nombres de lugares que sí bautizaron los expedicionarios del viaje, como Monte Cristo y Bahía de las Sardinas (30).

---

(28) Santa Cruz, Alonso: *Crónica del emperador Carlos V*. T. 1. Madrid, Imp. del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares, 1920-23; Ramos Pérez, Demetrio: *Magallanes en Valladolid*: *La capitulación*. Univ. Valladolid. Valladolid, 2019.

(29) Fernández de Enciso, Martín. *Suma de Geografía que trata de todas las partidas y provincias de mundo, en especial de las Indias…del arte de marear…con el regimiento del Sol y del Norte*. Sevilla, 1519.

(30) Sobre esta carta hace años me apuntó en el Museo Naval los comentarios expuestos un gran amigo y excepcional cartógrafo, Roberto Barreiro Meiro, añadiendo que la carta debió realizarse sobre la de Ribero de 1525 y parte sobre la de 1529. La carta fue publicada por el prebístero Guillermo Furlong. *Cartografía colonial rioplatense*. Conferencia organizada por

De las informaciones geográfica y náutica traída por Elcano se conserva la carta que de orden de Carlos I hizo Nuño García de Toreno; fechada en Valladolid, en 1522, es una carta plana con grados de latitud y rumbos, con trazado de portulano; representa el sur sudeste de Asia, y dibuja las Molucas al este del antimeridiano, posicionándolas dentro de la demarcación española; aún no comprende el estrecho, y constituye el primer testimonio cartográfico de la primera vuelta al mundo (conservada en Biblioteca Reale de Turín). Otra carta, ca. 1523, de trazado portulano, y conocida como planisferio anónimo de Turín (también se guarda en Biblioteca Real de Turín), que se atribuye a García de Toreno y/o Vespucio, elaborada igualmente con información a la vuelta del viaje, representa la costa atlántica del sur de América desde el Golfo de Méjico (con la costa norte incompleta) hasta el estrecho de Magallanes que por primera vez aparece representado; probablemente, y en opinión de algunos expertos, se trata de una obra colectiva, pues parece una copia del nuevo padrón real de la Casa de Contratación de Sevilla actualizado tras el viaje de circunnavegación; además, esta carta introduce el cambio de técnica de trazado operado en la Casa de Contratación al adoptar el norte verdadero, como eje de referencia para la representación gráfica de la geografía en las cartas planas, es decir, con graduación de latitudes y longitudes de igual medida, gran innovación cartográfica, aunque conservaron de los portulanos las rosas de rumbos para facilitar su utilización a los pilotos, y los troncos de leguas para medir distancias (31).

Epílogo

El viaje a las Molucas se ajustaba a la idea de Carlos I, ya anteriormente pretendida por el rey Fernando el Católico para demostrar el derecho de soberanía española, después de superada la doctrina ptolemaica con los descubrimientos del cabo de Buena Esperanza en el Atlántico meridional y el Mar del Sur a occidente de las Indias.

El plan de Magallanes se pudo realizar como proyecto financiado por la Corona española, con una armada bien pertrechada y organizada por la Casa de Contratación de Sevilla, a cuyo servicio estaban los más importantes cartógrafos, cosmógrafos y tratadistas náuticos, que se sumaron a la aportación

---

Sociedad Argentina de Estudios Geográficos en Ciudad de Buenos Aires 1936. Buenos Aires. Imp. y Casa Editora Coni, 1937, lámina I, p. 12 (Reed. 1995. Talleres Gráficos SERVICOP de Ed. Universitaria de la Plata).

(31) Se dejó de emplear el norte observado con la aguja de marear que, como ocurría en las cartas arrumbadas, no coincidía exactamente con el norte verdadero, si bien, siguió aplicándose el norte de la aguja durante muchos años por los cartógrafos no adscritos a la Casa de Contratación.

técnica de pilotos y cartógrafos conocedores de la información de la Casa de la India de Lisboa que acompañaron o se unieron a Magallanes en Sevilla.

Se había hecho el viaje con navegación astronómica de latitud, resultando el viaje de circunnavegación el primer oceánico en el que se puede hablar de navegación astronómica, constando mediciones de latitud reales sorprendentemente exactas.

El resultado de las observaciones, cálculos y experiencias náuticas vividas durante el viaje sirvieron para dar mayor rigor científico a las técnicas aplicadas en el trazado de cartografía en la Casa de Contratación, en el padrón real, adoptándose desde entonces el norte verdadero como eje orientativo de los perfiles geográficos.

La circunnavegación implicó el abandono de ideas ancestrales como la ptolemaica referente a la distribución de las masas de tierra del globo y, permitiendo comprobar la dimensión de la Tierra, favoreció la verificación física de nuevas ideas, y potenció el bosquejo de las tierras más meridionales del globo que ya la tripulación de la primera circunnavegación había sospechado como isla.

Los navegantes, seguidos de los cartógrafos, fueron los creadores de la nueva geografía, demostrando la Casa de Contratación de Sevilla, con sus cosmógrafos y cartógrafos el cambio continuo, superando definitivamente las cartografías ptolemaicas, con un trazado capaz de situar exactamente la posición de los buques en el mar mediante las coordenadas de latitud y longitud, que sólo unas décadas después de la primera circunnavegación se logró por dos cartógrafos al servicio de la Corona española: Abraham Ortelius con el mapamundi de 1570 apenas diferenciado de uno actual, o el también cartógrafo Mercátor, con sus famosas cartas de latitudes aumentadas.

El Pacífico, mar hispano por excelencia, que hasta las primeras décadas del XVII sólo sufrió esporádicas incursiones de ingleses y holandeses pretendiendo adueñarse del comercio establecido entre Filipinas-Nueva España-Perú, estuvo pleno de expediciones españolas que dieron información primordial para conocer y ubicar numerosos puntos geográficos, y para perfeccionar técnicas de navegación, así, expediciones como las de Sebastián Vizcaíno en California, de los hermanos García Nodal, Diego Ramírez de Arellano, Antonio de Vea y Pascual de Iriarte en las costas patagónicas y contorno del estrecho de Magallanes-cabo de Hornos, o de Pedro Fernández de Quirós y Luís Váez de Torres en Australia.

La contribución decisiva de la Monarquía Hispánica a la globalización es una realidad histórica que permitió el conocimiento y relación entre todos los territorios del globo. La expansión descubridora y colonizadora, los intereses políticos españoles hacia la región asiática, supondría el comienzo de una verdadera globalización geográfica, también desde el punto de vista demográfico, científico, cultural y económico, continuada durante el más de siglo y medio en que España fue potencia hegemónica, floreciendo extraordinaria-

mente la biodiversidad. Se produjeron transformaciones sociales, técnicas, culturales y económicas desde el siglo XVI en el mundo: universidades, hospitales, minería, transporte, comercio marítimo de dimensión global con el necesario desarrollo de grandes astilleros, cartografía… y el gran hito del mestizaje que conllevó la aculturación o integración de los pueblos indígenas en la cultura y sociedad españolas, con el consecuente intercambio y difusión producido en ambas direcciones, globalizándose y enriqueciendo de una manera real todas las poblaciones del planeta.

Llegada del Elcano a Sevilla. Óleo de Salavarría. MNM 00527.

Ejercicio del Tercio de Levante con unidad cinológica, abril de 2019. (Foto: Armada española).

EL CONTROL DEL PETRÓLEO EN EL ESTRECHO DE ORMUZ. ESE OSCURO OBJETO DE DESEO

Octavio ALÁEZ FEAL
Coronel de Infantería de Marina (Reserva)

La importancia del petróleo y del Estrecho de Ormuz

La International Energy Agency (IEA) estima en su estudio "New Policies Scenario" que la energía derivada del petróleo será la fuente energética dominante para el 2040, con un 27,5% del total, lo cual es considerablemente menor que la proporción actual. No obstante, como se prevé un aumento del consumo global de energía, esto implicará, a su vez, un aumento en términos absolutos del consumo total del petróleo, aunque el porcentual disminuya como se ha expuesto anteriormente.

Además, y desde un punto de vista geopolítico, están teniendo lugar grandes cambios. En efecto, en el año 2000 las naciones industrializadas, la mayor parte de ellas pertenecientes a la OCDE, consumían 2/3 del petróleo mundial, y solamente 1/3 los países en vías de desarrollo. La IEA estima que para el 2040 esta correlación se va a invertir. Más dramática será la centralidad de la región Asia-Pacífico en el flujo de petróleo. En el 2000 esta región contabilizaba el 28% del consumo de petróleo global, pero en el 2040 se espera que sea el 44% debido al crecimiento de China, India y otros países asiáticos, cuyos consumidores están empezando a adquirir coches, motos, camiones y otras máquinas propulsadas por derivados del petróleo.

¿De dónde saldrá el petróleo?, pues al no disponer del mismo las miradas se dirigen al Golfo Pérsico. Según BP, el Japón obtenía en el 2018 el 87% de sus importaciones del petróleo del Oriente Medio, mientras que India un 64% y China un 44%. Muchos analistas creen que estas proporciones crecerán en la medida que la producción en otras zonas del globo disminuya. Por lo tanto la importancia del Golfo Pérsico crecerá, dado que el golfo dispone de cerca del 60% de reservas de petróleo de globo todavía no explotadas y con ello la importancia del Estrecho de Ormuz, lugar por el que pasa 1/3 del petróleo que circula por vía marítima.

Por su parte, EE. UU. ya no depende de la importación de petróleo para cubrir sus necesidades energéticas. Actualmente, gracias al "fracking", obtiene en su territorio cerca del 75% del petróleo que necesita. Si tenemos en cuenta

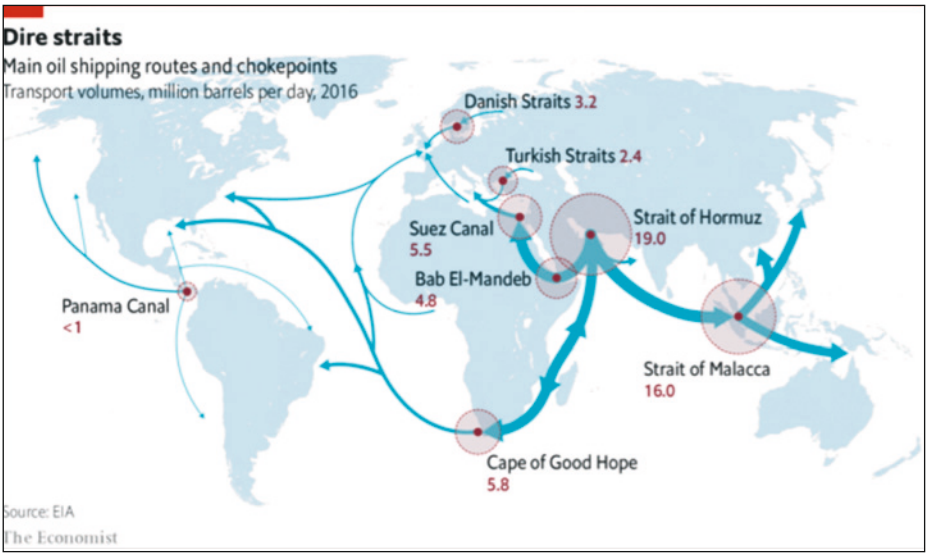


Figura 1: La importancia del Estrecho de Ormuz. *https://www.economist.com/sites/default/files/images/2019/06/articles/main/20190629_wom945.png*.

que en el 2008 solamente cubría solamente el 35 % de sus necesidades con su producción nacional, vemos que la situación ha cambiado drásticamente.

No obstante, la economía mundial, de la que EE. UU. es el beneficiario número 1, a pesar de las últimas guerras comerciales auto lesivas, depende mucho más del flujo ininterrumpido de petróleo y de mantener bajo el precio del barril de petróleo. EE. UU, al ser el principal supervisor de este flujo, disfruta de una tremenda ventaja geopolítica, de la que sus elites no quieren desprender a su política exterior, desde luego, no en menor medida que de su supremacía nuclear.

Por estas razones, y algunas más que ya veremos, el Estrecho de Ormuz, rodeado por Irán, Omán y los Emiratos Árabes Unidos (EAU), es la zona más importante y disputada del mundo.

Antecedentes remotos: La doctrina Carter y la guerra de los petroleros de los años 80

Para EE. UU. la necesidad de asegurar el acceso a los abastecimientos que salían del Golfo, nació durante la Presidencia de Jimmy Carter en 1979 cuando los rusos invadieron Afganistán, lo cual los posicionaba a unas 300 millas del Océano Índico y próximos al Estrecho de Ormuz. El mismo año del derro-

camiento del Sha de Persia. En este contexto, el Presidente Carter dijo "Dejémoslo bien claro: Cualquier intento de una fuerza exterior de ganar el control del Golfo Pérsico será considerada como un ataque a los intereses vitales de los EE.UU, y como tal ataque, será rechazado con todos los medios necesarios, incluyendo el uso de la fuerza". En aquel entonces, EE.UU tenía una dependencia energética de las importaciones de petróleo mucho mayor que ahora, cerca del 65%. En definitiva, a esto se le llamaría la doctrina Carter y para darle sustento militar se creo una fuerza de despliegue rápido, la "Rapid Deployment Joint Task Force", apoyada en infraestructura norteamericana de la zona del golfo. Reagan que sucedió a Carter en 1981, transformó esta fuerza en un Mando de Combate geográfico, al que llamó CENTCOM, que hoy en día continúa asegurando el paso por el estrecho de Ormuz, y apoyando las intervenciones norteamericanas en el sinfín de conflictos que afloran en el Oriente Medio.

La guerra entre Irán e Irak librada entre 1980 a 1988, ha sido uno de los conflictos más largos y con más bajas, 1 millón de muertos, y económicamente más costosos del siglo XX. La estrategia de Irán fue la de una guerra de desgaste, duelos artilleros, guerra de trincheras, incursiones, y numerosas bajas, ya que carecía de impulso desde la retaguardia para romper el frente y alcanzar una victoria decisiva.

Los iraquíes trataban de dañar los medios que tenía Irán para sostener su ofensiva, el petróleo. Irán exportaba el 90% del crudo a través de las instalaciones de la isla de Kharg e importaba productos refinados a través de Bandar Abbas y Bandar Shahiid Reja. Estos lugares tan críticos, favorecieron los ataques aéreos iraquíes, lo cual hicieron con bastante éxito. Por otra parte, como Irak exportaba su petróleo vía oleoducto terrestre, su vulnerabilidad era considerablemente menor. Esta salvaguarda que tenía Irak, no la tenían sus aliados Arabia Saudita y Kuwait, que también abastecían a Irak y que dependían de petroleros para transportar su petróleo. Por lo tanto, para Irán era más fácil atacar a Irak a través de sus aliados, al mismo tiempo que mandaba el mensaje al resto del mundo de que si colaboraban con ellos tomaría represalias. Por eso Irán empezó a atacar los petroleros en el Golfo. Estos ataques llevaron a Kuwait a solicitar en 1987 el abanderamiento de sus barcos con bandera americana. Simultáneamente, Rusia ofreció dar protección a los petroleros abanderándoles con bandera rusa, o si eso no fuese aceptable, apoyaría a Kuwait con petroleros rusos a modo de chárter. En una primera aproximación, Kuwait decidió abanderar 6 petroleros con bandera americana y 5 con bandera rusa. Pero viendo la participación rusa, el gobierno de EE. UU. aconsejó y ofreció al gobierno de Kuwait abanderar y proteger los 11 petroleros, en 1987. Kuwait aceptó, pero además, decidió alquilar, por un año, tres petroleros rusos. Los procedimientos de escolta fueron acordados por la compañía petrolera de Kuwait y la "Middle East Task Force".

Reagan fue el primer Presidente que activó la doctrina Carter en 1987

cuando ordenó escoltar petroleros de Kuwait, abanderándolos con la bandera de los EE. UU., en el marco de la operación "Earnest Will". En este contexto, y como consecuencia del daño sufrido por la fragata USS Samuel B. Roberts por impacto de una mina, EE. UU. llevó a cabo la Operación "Praying Mantis", mediante la cual atacó a la flota iraní e Instalaciones en tierra iraníes , lo cual de forma indirecta coadyuvó a firmar el armisticio y fin de la guerra entre Irán e Irak.

Antecedentes próximos: Las otras dos guerras del Golfo, la administración Obama y la Nueva Estrategia de Seguridad Nacional de Trump

La importancia del petróleo es lo que llevó al presidente Bush a expulsar a las tropas de Sadam Hussein, después la invasión de Kuwait: "Nuestro país importa casi la mitad del petróleo que consume y puede estar poniendo en riesgo su independencia económica", dijo el presidente Bush (Padre) en una alocución de TV. Pero pronto desapareció la palabra petróleo de su vocabulario cuando se dio cuenta que esta palabra se había vuelto impopular. "No más sangre por petróleo" decían las protestas callejeras. Su hijo, el segundo presidente Bush no mencionó para nada la palabra petróleo cuando anunció en el 2003 la invasión de Irak. Sin embargo, el discurso de Obama en septiembre del 2013, en la Asamblea de las Naciones Unidas dejó claro, que el petróleo ocupaba un lugar central en la política exterior norteamericana: "Los EE.UU están preparados para usar todos los elementos de su poder, incluyendo el poder militar, para asegurar sus intereses clave en el Oriente Medio". Añadió que EE.UU estaba reduciendo su dependencia de la importación de petróleo y que "el mundo depende del abastecimiento de petróleo de esta región y que una interrupción severa del mismo desestabilizaría toda la economía global". En consecuencia, los norteamericanos asegurarían el libre flujo de energía desde esta región hacia el resto del mundo.

Desde la administración Obama, la estrategia de Washington ha sido reconocer que las intervenciones masivas de EE.UU en Oriente Medio no han conseguido alcanzar sus objetivos políticos, han supuesto un gasto muy grande y han desequilibrado la postura global de EE.UU. Habían desarticulado Al-Qaida, pero no habían creado regímenes efectivos que por sí mismos pudiesen suprimir los regímenes yihadistas. Los despliegues, o no alcanzaban su objetivo, o no apoyaban eficazmente la estrategia de EE.UU. Por ello, Washington entendió que retirar fuerzas de la región, aun teniendo consecuencias, sería aceptable.

La disminución de fuerzas de EE.UU redefinió la dinámica regional. El conflicto de fondo en la región ha estado presidido por la relación entre el mundo Árabe, los estados no Árabes como Israel, Turquía e Irán, y las grandes potencias, como el Reino Unido (RU) y EE.UU. Con su disminución de

fuerzas, EE.UU se convirtió en menos relevante en la zona, mientras que las relaciones entre los poderes Árabes y no árabes pasaron a ser críticos para la estabilidad regional. En aquel momento, la mayor amenaza venía de Irán. En reciprocidad, también para Irán el mundo árabe era una amenaza histórica, pero en aquel momento le ofrecía una oportunidad inmediata, la que se presentó con la aparición del Estado Islámico, que surgió en paralelo con la reducción de fuerzas norteamericanas.

La mayoría Chiita de Irán vio a los radicales islámicos, Sunitas y las demás fuerzas árabes como una amenaza a sus intereses, y particularmente a sus intereses históricos en Irak (de los cuales la guerra de la década de los 80´s no fue más que una manifestación). Teherán no podía tolerar un gobierno del movimiento yihadista en Bagdad, así que intervino, organizando y liderando el ejército iraquí. Irónicamente, en este momento los intereses americanos y los iraníes coincidieron. Una vez que fue quebrado el Estado Islámico de Irak y el Levante (ISIS), los EE. UU. continuaron con la reducción de fuerzas en Irak, mientras que Irán se convirtió en un factor político dominante en un país Árabe de mayoría Chiita. La estrategia de Irán sería explotar en Irak, la división Chiita y Sunnita, usando su comunidad con los Chiitas para desafiar a los países Árabes Sunnitas.

En el Líbano, Irán ya había establecido una poderosa posición a través de Hezbollah, una fuerza Árabe Chiita, y vio otra oportunidad en Siria. Aunque el régimen del Presidente Bashar Al-Assad fuese secular, los Alauitas no dejan de ser una secta Chiita con nexos históricos con Irán. Durante la guerra civil de Siria, Irán intensifico el apoyo a Assad y se alineó con la intervención rusa. Teherán y Moscú tienen en común la voluntad de debilitar el poder de EE.UU. en la región y comparten la estrategia para hacerlo, aprovechando la reducción de fuerzas de EE.UU. Sin embargo, Irán y Rusia son antagonistas históricos, prueba de ello es la permisividad de Rusia con los ataques aéreos israelitas a posiciones iraníes en Siria. Rusia no quiere ver un Irán fuerte en el Cáucaso. Pero ambos tienen en común que quieren debilitar a EE.UU. En definitiva, un aliado de conveniencia por ser enemigos de su enemigo.

Con esta dinámica, Irán se ha convertido en una potencia regional: El poder dominante en Irak y el Líbano, una fuerza significante en Siria y profundamente comprometida en la guerra de Yemen. Es en este proceso de rodear a Arabia Saudita, un país con el que lleva librando guerras desde la década de los 60, en tal medida, que en realidad la enemistad saudita- iraní ha llegado a ser el fundamento de la dinámica de confrontación regional. En el pasado, como durante la invasión de Kuwait, la estrategia de EE. UU. había sido emplear la fuerza conseguir el bloqueo de Irán. Pero la nueva estrategia americana, consiste en limitar su exposición y desgaste en el exterior. Por eso, EE. UU. quiere ahora que los poderes regionales actúen en beneficio de sus intereses para hacerlo.

Finalmente se puede considerar como el punto de partida de las tensiones,

como antecedente más que próximo, inmediato, la estigmatización de Irán en la Estrategia de Defensa Nacional del General Mattis (2018), al situar a Irán en cuarto lugar de la amenaza después de Rusia, China y Corea del Norte, cambiando con ello la dirección del Pentágono después de 17 años de guerra en el Oriente Medio, con el terrorismo como primera prioridad.

Por si fuera poco, el 8 de abril de 2018, el Gobierno de EE.UU. designó a los Cuerpos de la Guardia Revolucionaria Islámica (IRCG) como organización criminal y por tanto quien trate con ellos, se arriesga a ser ser acusado de cargos criminales por parte de EE.UU., aunque EE.UU. ya había sancionado a unas 970 entidades e individuos, nunca antes Washington había tratado de dejar fuera de la ley una porción de las fuerzas armadas de un país soberano.

Esto se añade a que después del 9/11, el Congreso pasó una autorización para el uso de la fuerza militar (AUMF), que permitía al Presidente, o a cualquier otro Presidente "el empleo necesario y apropiado de la fuerza contra aquellas naciones, organizaciones, o personas que el determine que planearon, autorizaron, acometieron o ayudaron a los ataques terroristas que ocurrieron el 11 de septiembre de 2001, o dieron cobijo a tales organizaciones o personas".

En otras palabras, 18 años después, como bien sabe Pompeo, se puede relacionar cualquier país contra el que se quiera ir a la guerra con al Qaeda, sin importar como se ha articulado esta conexión, por lo tanto se podría hacer contra cualquier país que tuviese que ver con los Talibanes, que a su vez en una ocasión albergaron a al-Quaeda y Bin Laden. En este caso no hace falta pedir permiso al Congreso para entrar en Guerra, lo cual si además Trump tiene mayoría absoluta en el senado, lo hace mucho más fácil.

EE.UU., a diferencia de los países europeos, al considerar que están en guerra contra el terrorismo, en base a la declaración del Congreso, cualquiera que consideren terrorista (en el caso de IRCG ya lo han considerado oficialmente terrorista) puede ser objeto del uso de la fuerza por parte de EE. UU., pero siempre que atribuyan a tal organización conexión con el 11S o apoyo a las organizaciones o países que cooperaron con el 11S.

Por tanto, siempre que sus reglas de enfrentamiento (ROEs) lo permitan, el Presidente Trump estaría autorizado al uso de la fuerza (Las Roes son un documento estrictamente operativo, pero basado en directrices políticas que, en el caso de EEUU estarían amparadas por la autorización del Congreso al Presidente, para usar la fuerza contra cualquier organización terrorista relacionada con el 11S). Al considerar que están en guerra/conflicto armado contra el terrorismo, EE.UU. no se siente obligado, por decirlo de otro modo, al cumplimiento del ordenamiento internacional para tiempo de paz. Pues, en un conflicto Armado, el uso de la Fuerza contra el enemigo está autorizado si ello supone una ventaja militar. Lo único que quedaría por dilucidar es si en la inclusión de IRCG como organización terrorista, se le atribuye conexión con el 11S, directa o indirectamente, o de apoyo a países u organizaciones que participaron en el 11S.

Y, como no, como punto de partida de la situación actual, se encuentra la retirada de EE.UU. del "Joint Comprehensive Plan of Action" en mayo de 2018 y su "Estrategia de Máxima Presión" asociada.

Una explicación del programa nuclear de Irán y el "Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA)"

Irán ratificó el Tratado de no proliferación de armas nucleares en 1970, siendo el Sha jefe de Estado. Desde entonces, Irán estuvo sujeto a las inspecciones de la "International Atomic Energy Agency/IAEA)

Pero del año 2000 en adelante, los EE.UU. manifestaron su preocupación de que hubiese lugares secretos donde se experimentase un programa nuclear, donde los inspectores de la IAEA no habían podido acceder. Asunto este, negado por Teherán y la propia IAEA.

En febrero del 2006, Irán dejó de cumplir voluntariamente en tratado al reanudar el enriquecimiento de uranio en Natanz, lo cual fue objeto de denuncia del Comité de Directores de la IAEA al Consejo de Seguridad de las NN.UU. Esto originó una serie de resoluciones de las NN.UU, siete en total entre el 2006 y el 2010. La resolución 1737 de diciembre del 2006 impuso sanciones para impedir el comercio de material y tecnología nuclear y congelaba fondos de entidades y personas relacionadas con el enriquecimiento de uranio en Irán. EE.UU. aplicó estas sanciones a las inversiones en petróleo, gas e industria petroquímica, exportaciones de productos refinados del petróleo y negocios con el IRGC. También se aplicaron a transacciones bancarias y de seguros, incluyendo el Banco Central de Irán y la flota mercante, entre otros.

Esta era ya la tercera ronda de sanciones que le aplicaba EE.UU. a Irán, la primera había sido con ocasión de la crisis los rehenes de la embajada de EE.UU. en Irán, la segunda, por la ya mencionada guerra de los petroleros y esta era la tercera andanada. EE.UU. siempre temió que el programa nuclear de Irán, unido al de misiles balísticos, le permitiera fabricar una bomba atómica que pudiese ser lanzada contra Israel, o cualquiera de sus aliados.

Técnicamente, un arma nuclear necesita de material fisible para provocar una reacción en cadena. Para este fin, los materiales más comúnmente empleados son el isotopo del uranio 235 (U-235) y el isotopo plutonio 239 (Pu-239). Para la fabricación de una bomba nuclear, la cantidad de uranio necesaria es de 15 kg o 6 de plutonio. El Plutonio prácticamente no existe en la naturaleza y el isotopo de uranio U-235 solamente existe en un 0,7% en la naturaleza. Para conseguirlo hay que enriquecer el Uranio 239 (U-239) que es el que existe en un 99.3% en la naturaleza, con el U-235. El proceso de enriquecimiento de uranio es también necesario para generar energía nuclear. Por esta razón la tecnología necesaria para el enriquecimiento del uranio es una tecnología de

doble uso, para fines civiles y militares. Por ello, un método habitual de prevenir la proliferación de armas nucleares consiste en limitar el número de plantas de enriquecimiento de uranio o producción de plutonio, y en el control de la exportación de la tecnología nuclear y material fisible. El uranio con un bajo nivel de enriquecimiento tiene una concentración de 3% al 4% de U-235 y es el que se usa para las plantas de energía nuclear, mientras que el necesario para una bomba atómica tiene una concentración de U-235 superior al 90%.

El plutonio resulta del desecho de combustible nuclear de una planta nuclear, lo más fácil para obtenerlo es utilizando uranio no enriquecido en un reactor nuclear de agua pesada (agua con más porcentaje de lo normal de deuterio, un isotopo del hidrógeno), como el reactor de la planta de Arak.

Irán cuenta dos instalaciones, Natanz y Fordo, que tienen maquinas centrifugadoras, las cuales al alimentarlas con gas de uranio, pueden producir el isotopo U-235. Se estima que en Natanz existen actualmente unas 6000 centrifugadoras, mientras que en Fordo, instalación construida en el interior de una montaña, hay algo más de mil. Aunque Irán siempre afirmó que su programa nuclear era para fines estrictamente civiles, con las capacidades existentes podrían, en el plazo de tres meses, plazo llamado "break up time", fabricar una bomba atómica. Con el Plan JCPOA este plazo se retrasaría en el peor de los casos a un año.

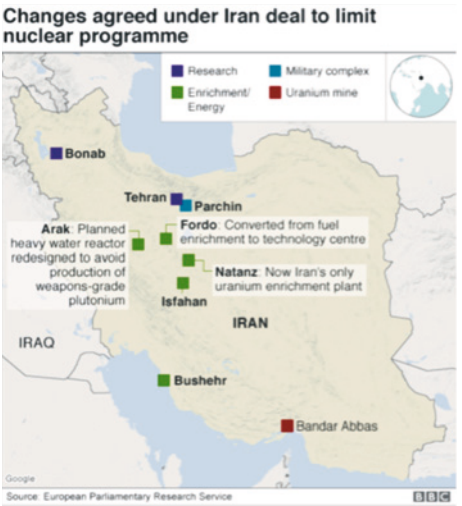


Figura 2. Plantas nucleares de Irán. *https://ichef.bbci.co.uk/news/624/cpsprodpb/16BEA/production/_107826139_iran_nuclear_sites_v5_640map-nc.png*.

Después de dos años de negociaciones, se alcanzó en Viena el 14 de julio del 2015 el "Joint Comprehensive Plan of Action", firmado por Irán y los cinco miembros permanentes de Consejo de Seguridad de las NN.UU, mas Alemania y la Unión Europea. El acuerdo fue ratificado por la NN.UU mediante la resolución 2231 del 20 de julio de ese mismo año.

El acuerdo es conceptualmente muy simple: Irán aceptaría unas reglas estrictas y la supervisión sobre su actividad nuclear, a cambio de levantarle las sanciones. La consecución de este acuerdo fue un momento histórico para la República Islámica de Irán, fue un momento de júbilo. La población lo celebraba por las calles. Por primera vez en una década, se levantarían las sanciones que

habían aislado a Irán de la comunidad internacional. La economía mejoraría enormemente al volver el petróleo, gas y minerales al comercio internacional. Las NN.UU, EE.UU. y la UE levantarían las sanciones.

En síntesis el JCPOA obliga a no enriquecer el uranio por encima de 3.67%, durante 15 años, una cantidad no mayor de 300 kg. Los excedentes serían exportados a terceros países. Reducirían el número de máquinas centrifugas de 20.000 a 5.060 durante 13 años, pero solamente podrían utilizar la más moderna en una sola instalación, durante 10 años. No construirían ninguna nueva planta nuclear de agua pesada y la existente de Arak la modificarían para minimizar la producción de plutonio. Irán podría llevar a cabo actividades de I+D en las centrifugadoras más avanzadas, pero de forma limitada. Todas estas restricciones finalizarían entre el 2025 y 2030, ya que las potencias occidentales esperaban que por esa fecha Irán ya habría desistido de fabricar armas nucleares. La IAEA tendría acceso a todas las instalaciones nucleares para verificar el cumplimiento del acuerdo. Como contrapartida todas las sanciones económicas impuestas por EE.UU., el Consejo de Seguridad de las NN.UU y la UE, serían levantadas.

El Presidente Obama llegó a decir que el JCPOA había sido el tratado de no proliferación más importante y relevante de la historia jamás firmado. El JCPOA permitió a Irán volver a vender libremente su petróleo y a descongelar 100 b de dólares retenidos. Desde la fecha de su firma Irán cumplió meticulosamente el acuerdo. El JCPOA había materializado un marco de relaciones diplomáticas entre Irán y EE.UU. que además de evitar la guerra, daban término a unas sanciones que ahogaban la economía de Irán, y que, en la práctica, eran un embargo de sus exportaciones de gas y petróleo.

Figura 3: El Joint Comprehensive Plan of Action. *https://www.stratfor.com/sites/default/files/styles/wv_small/public/iran-jcpoa-101_2.png?itok=p1bkCK77*.

Sin embargo, el 8 mayo del 2018 el Presidente Trump abandonó el acuerdo, reanudando unilateralmente las sanciones económicas a Estados, entidades y personas que tuviesen acuerdos comerciales con Irán, principalmente relativos a la importación de petróleo. No obstante, el Presidente Trump había sacado a la luz el hecho crucial de que aunque el punto focal de las tensiones entre EE.UU. e Irán fuese su programa nuclear, la razón de fondo de esta tensión eran los apoyos que le prestaba Irán a las milicias en guerra con Israel, como Hamas, la Jihad Islámica Palestina, y

Hezbollah en el Líbano, y su apoyo a sus amigos, los Houthis en Yemen, enemigos de los Aliados de EE.UU. en el Golfo Pérsico. No lo es menos, el apoyo a las milicias de Irak que causaron cientos de bajas a las tropas norteamericanas en Irak y que siguen amenazando a las tropas de EE.UU. allí desplegadas.

La Estrategia de "Máxima Presión", la reacción internacional y la estrategia de Irán

A la retirada del JCPOA le siguió una lista de 12 exigencias enunciadas por el Secretario de Estado Pompeo, el 21 de mayo de 2018 en una conferencia que impartió en la "Heritage Fundation", que básicamente demandaba el cese de las actividades de Irán en apoyo de sus aliados y, por ende, de su política exterior en Oriente Medio, siendo las condiciones restantes relativas a su programa nuclear y a sus misiles balísticos. En definitiva, EE.UU. le exigía a Irán deponer su gran estrategia nacional en el exterior y sus elementos militares disuasorios y más valiosos. A cambio EE.UU. se comprometería a levantar las sanciones económicas, le ayudaría a rehacer su economía y normalizaría sus relaciones diplomáticas bilaterales. En realidad, estas condiciones eran más propias de una capitulación que de un nuevo acuerdo, del todo maximalistas y exigidas desde una posición de fuerza.

La forma coercitiva de obligar a cumplir estas condiciones son por un lado las sanciones económicas y por otro la amenaza de empleo de la fuerza. Las sanciones económicas se orientan principalmente a impedir la exportación de petróleo y gas de Irán. Este mecanismo de presión en la política exterior de EE.UU. no es nuevo, es parte de la denominada "Guerra Económica" y es lo que en su momento llevó al Japón a una "escapada hacia adelante" atacando Peal Harbor durante la II GM, por haberle impedido la importación de recursos energéticos.

En realidad el uso de este tipo de sanciones suele exceder los mandatos de NN.UU y en este caso lo contraviene expresamente, ya que NN.UU. ratificó el JCPOA. Las sanciones se aplican a personas, entidades, bancos o países que hagan negocios con Irán, prohíben las transacciones comerciales con Irán pudiendo esperar en caso de incumplir este mandato la pérdida del acceso del dólar como medio de pago y la congelación de todos sus activos que estén bajo jurisdicción de EE.UU.

El método de conocer si se hace una transacción comercial, la denominada "trazabilidad", es el sistema de mensajería financiera denominada "Society for World Wide Interbank Financial Telecommunication", el denominado código SWIFT, controlado por la sociedad de este nombre basada en Bruselas y que controla las transacciones de 10.000 bancos, la cual se ha adherido a las sanciones de EE.UU. a Irán y prohíbe toda transacción financiera con esta nación.

Pero esta medida supone tal demoledor efecto, que no ha habido más remedio que hacer excepciones o permisos (waivers) para los principales países que importan petróleo de Irán, con la condición de que vayan reduciendo paulatinamente esta dependencia, ya que de otra manera, desequilibrarían la economía global. Los países beneficiados de estos permisos son China, India, Japón, Corea de Sur, Taiwán, Turquía, Italia y Grecia. Aunque los países signatarios del JCPOA en principio no iban a observar las sanciones de EE.UU., la realidad es que han ido bajando poco a poco las importaciones de petróleo de Irán. EE.UU. concede permisos durante periodos de 60 o 180 días, reevalúa sus efectos y, en su caso, las reanuda. Por el momento los sigue renovando, razón por la cual se puede decir que en realidad EE.UU. tiene "un pie dentro y un pie fuera" del JCPOA.

Los efectos de las sanciones económicas han sido y están siendo demoledores. Irán ha disminuido la exportación de 2,5 millones de barriles de petróleo por día, 1/3 de su PIB, algo más de 100.000 barriles por día. Irán rechazó la propuesta de las 12 condiciones y se volvió a Rusia, China y Europa para que presionaran a EE.UU. para que volviese al acuerdo o le proporcionasen un medio alternativo de compensar económicamente las consecuencias de las sanciones de EE.UU., ya que de otra manera la adhesión al mismo no tendría ninguna contraprestación para Irán y el resto de los firmantes no cumplirían tampoco con sus compromisos.

Por tanto, a petición de Irán, la UE, fundamentalmente Alemania, Francia y el Reino Unido, ha ideado un mecanismo denominado INSTEX (1) para eludir las sanciones económicas de EE.UU., que en realidad es un mecanismo de intercambio de pagos, o trueque de mercancía por mercancía, sin transacción de divisas, orientado a productos médicos, farmacéuticos y de ayuda humanitaria, pero por el momento no contempla transacciones de petróleo que son la clave de la cuestión. Por eso decía

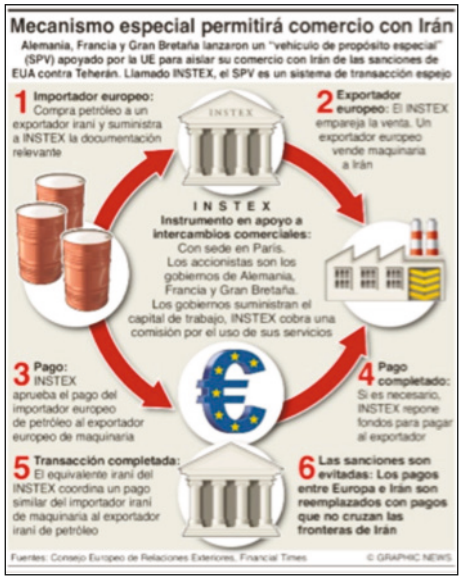


Figura 4: Mecanismo especial para el comercio con Irán. *https://pbs.twimg.com/media/DzTJfYjVsAEVblH.jpg*.

(1) Europe's Instrument for Trade and Exchanges (INSTEX).

Khamenei, el líder supremo de la Revolución iraní, que más que un mecanismo parecía una broma de mal gusto.

Lo que sí ha puesto de relieve todo este proceso es la fuerza financiera del dólar y su enorme capacidad coercitiva, hasta tal punto que Rusia, China y sus aliados están buscando métodos alternativos que se escapen del control financiero de EE.UU, que de tener éxito, aunque solamente fuese parcial, dañaría al dominio económico global de EE.UU. Tanta guerra comercial y tanta presión, no dejarían de hacer mella mediante este efecto rebote en EE.UU.

Irán sigue una estrategia de "máxima resistencia" o de "paciencia estratégica", como ellos mismos la denominan. Tratan de aprovechar el desacuerdo entre la UE y EE.UU., como base de su legitimidad, y aguantar las sanciones al menos hasta el 2020, fecha de las nuevas elecciones presidenciales de EE.UU., en las que esperan un cambio de Presidente. Irán cumplió durante 1 año sus compromisos, pero después de un año de haberse retirado EE.UU. del JCPOA, el 8 de mayo de 2019, anunció que empezaría a incumplir paulatinamente el acuerdo, dando plazos sucesivos de 60 días para que las otras partes cumpliesen sus compromisos. En mayo Irán anunció que incumpliría los niveles de almacenamiento acordados, dos meses tarde los niveles de agua pesada y uranio de bajo enriquecimiento, dos meses más tarde, que enriquecía el uranio al 4,7%, por encima del 3,67 acordado. El 4 de septiembre 2019 declaró que sobrepasaría los límites fijados de Investigación y Desarrollo de su programa nuclear y en noviembre está previsto instalar más máquinas centrifugas para elevar al 20% el enriquecimiento del Uranio, lo cual, en nivel de dificultad, es 9/10 partes de trabajo que lleva al nivel de enriquecimiento final para fabricar una bomba atómica. También, que revertiría la central de agua pesada de Arak a su diseño original, en la cual se obtenía plutonio, que es el material alternativo al uranio para fabricar el arma nuclear.

Una primavera caliente

El domingo 5 de mayo de 2019 el Asesor Nacional de Seguridad John Bolton anunció que el USS Abraham Lincoln, que estaba operando en el Mediterráneo, y una Task Force (TF) de bombarderos B-52 se desplegarían al área de responsabilidad del CENTCOM, para una demostración de fuerza ante una actividad que el Secretario de Defensa Shanagan calificó de "amenaza creíble" de que Irán tenía voluntad de atacar a las fuerzas norteamericanas. En realidad, el USS Abraham Lincoln se encontraba en un despliegue programado en el Mediterráneo, que tenía previsto navegar hacia la zona de responsabilidad del CENTCOM. Pero se saltó una visita a Split en Croacia, dirigiéndose rápidamente hacia el Golfo Pérsico. Con ello concluyó un vacío, fuera de lo normal, de capacidades navales norteamericanas en esta zona. Los bombarde-

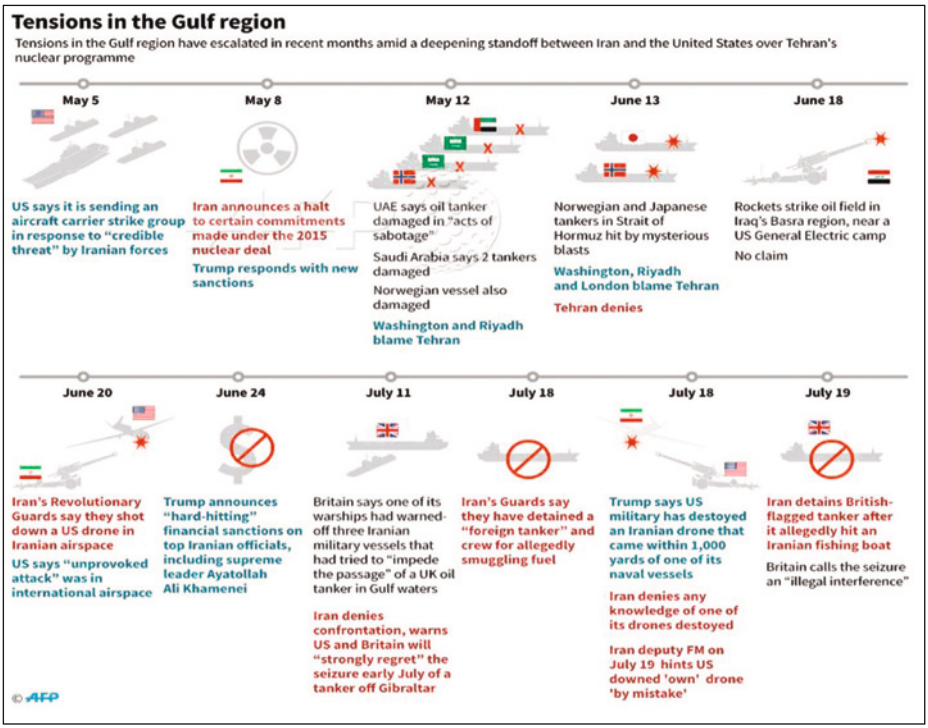


Figura 5: Tensiones en el Golfo Pérsico.
https://pbs.twimg.com/media/EAEVB-KXsAE7Wod.jpg.

ros, entran y salen de la región, el escuadrón de B-52 estaba recientemente estacionado en la base aérea de Al Uleid (Qatar), se retiró en marzo y no había sido reemplazado, un cambio inusual que se atribuyó a la derrota del ISIS. El despliegue de los cuatro aviones que tienen su base en la base aérea de Barksdale en Luisiana, no estaba planeado, ya que forman parte de la capacidad nuclear ofensiva de EE.UU. Este movimiento en concreto pone de relieve la obsesión de EE.UU con Irán.

Fue el General USMC Mckenzie, CENTCOM, el que reclamó en el Congreso de los EE.UU, en un discurso de 30 minutos, fuerzas en el Golfo Pérsico ante una amenaza "avanzada, inminente y muy específica", advirtiendo de que Irán era responsable de la muerte de más de 600 americanos en Irak. Esto, con la perspectiva del tiempo, da una pista. No se conoce con exactitud cuáles fueron los Indicadores de Alerta que llevaron a esta decisión, parece ser que se trataba de una actividad naval anómala de barcos de régimen, dhows, pequeños barcos de vela cargando material de guerra, misiles incluidos…y la pista de Irak.

El 9 de mayo, el Secretario de Defensa en funciones, Shanahan, presentó un plan militar, presuntamente ordenado por Bolton, por el cual enviaría 120.000 hombres a Medio Oriente para responder al ataque de fuerzas iraníes a fuerzas de EE.UU o para recurrir a una opción nuclear. No obstante, este nivel de fuerza sería insuficiente para una invasión terrestre y parece probable que hubiese sido filtrada con efectos disuasorios.

El viernes 10 de mayo, EE.UU ordenó el despliegue de fuerzas adicionales, en particular, el USS Arlington que transportaba Marines y su equipo, y una batería Patriot. El despliegue de la batería Patriot es poco significativa, dado que en el 2018, EE.UU había retirado 4 baterías de Bahréin, Kuwait y Jordania, y ahora en parte se compensaba este vacío.

Para el General USMC Mckenzie, el despliegue era un ejemplo de "empleo dinámico de la fuerza", significando con esto la capacidad de responder rápidamente a una amenaza que surge inopinadamente en el globo. Lo cual manda el mensaje de que EE.UU es capaz de proyectar fuerza donde y cuando lo necesite. Por otra parte, Nancy Pelosi, actual Presidenta de la Cámara de Representantes de Estados Unidos, manifestó en una entrevista de la CNN, que las respuestas que daba EE.UU en el exterior se basaban en sus "valores y se apoyaban en su economía y su fuerza militar".

El 12 de mayo fueron saboteados 4 petroleros, uno de bandera Noruega, 2 Saudita y un cuarto de EAU, que estaban haciendo "bunkering" en las proximidades del puerto de Fujairah (EAU), en el golfo de Omán. Nadie reivindicó el atentado y la EAU, curiosamente, fue remisa a atribuirlo a Irán.

El 14 de mayo dos estaciones de bombeo del oleoducto que cruza de Este-Oeste Arabia Saudita, fueron atacadas por drones, inhabilitándolas temporalmente. El Oleoducto une el Golfo Pérsico con el Mar Rojo a 700 km de la frontera del Yemen y pasa por Riyad, la capital. Este ataque si fue reivindicado por los Houthis. Las estaciones de bombeo se encuentran al oeste de Riyad y separadas unos 200 km entre sí. Los Houthis habrán realizado unos 150 ataques con drones desde abril de 2018, fecha del primer ataque de este tipo. Prácticamente todos los ataques fueron al norte de la frontera del territorio Houthi del Yemen, excepto estos ataques del 14 de mayo que fueron lanzados por primera vez a una profundidad de 700 km. El resto de los ataques han sido con misiles balísticos y crucero. Con los misiles balísticos han atacado entre unas 10 a 20 veces el aeropuerto de Riyad.

Tanto el oleoducto como el puerto de Fujairah permiten eludir el cruce del estrecho para el abastecimiento de petróleo, razón por la cual los ataques parecen diseñados a demostrar la vulnerabilidad de Riyad y Abu Dabi, con independencia de que crucen o no el estrecho de Ormuz para petrolear.

El 15 de mayo EE.UU ordenó evacuar la embajada de Bagdad… La pista de Irak.

El 13 de junio de 2019, dos petroleros fueron atacados en el estrecho de Ormuz, uno de bandera de Panamá, pero operado por una compañía japonesa;

el otro petrolero tenía bandera de las islas Marshall, operado por una compañía noruega. En esta esta ocasión Rusia difundió un video de Rusia Today (RT) en el que se veía personal del IRGC a bordo de una lancha removiendo un bomba lapa del casco de uno de los petroleros, antes de retirarse al puerto de Bandar-e-Jask. Lo que no relatan estas fuentes es como un remolcador iraní se acercó para sofocar con chorros de agua los fuegos provocados en estos petroleros.

Este mismo día, el 13 de junio, se reunían en Teherán el primer Ministro Japonés, Shinzö Abbe, con el líder supremo de Irán Ali Khamenei para solicitar que accediese a dialogar con Washington. El presidente Trump le había pedido a Shinzö Abe que fuese su mediador, le mandase una carta y tuviese una reunión con el líder supremo iraní. Como era de esperar Khamenei desoyó la petición del Presidente Trump, afeando con ello la visita de un premier de la talla de Abe. Khamenei rechazaba el diálogo mientras hubiese sanciones. Por tanto, por lógica, si Irán no quería aguantar las sanciones, ni llegar a un compromiso, solamente le quedaba como alternativa, la escalada y desafiar a la administración Trump.

El 20 de junio Irán derribó un dron en el estrecho de Ormuz. Irán dice que volaba por sus aguas territoriales, mientras que EE.UU decía que sobrevolaba aguas internacionales. Trump dijo que le costaba creer en la intencionalidad, podría haber sido un "estúpido oficial iraní". Esto lo dijo en un meeting con el primer ministro canadiense Trudeau. Pero esa misma tarde aprobó una respuesta militar. Ataques aéreos sobre radares y baterías antiaéreas de Irán. Hubo un briefing del Congreso y en la Casa Blanca. Los aviones estaban listos para el ataque según el New York Times (NYT), pero de forma abrupta el presidente Trump abortó el ataque, alegando que podía haber causado a 150 bajas iraníes que esto no era proporcional. El IRCG dijo que un segundo avión espía, con 35 hombres de tripulación, volaba cerca del dron. "Lo pudimos haber derribado, pero no lo hicimos". Los EE. UU dijeron que no llevaba 35 hombres, sino 9, pero nunca que el mencionado avión no existiese.

El derribo de un dron manda un mensaje sobre las capacidades de Irán. El avión de control remoto, RQ -4 (Global Hawk) volaba a 18.300 metros, al doble de altura de un avión comercial. El que Irán haya sido capaz de derribarlo demuestra que la defensa aérea de Irán era mejor de lo que los EE.UU suponía. Y más, si han sabido discernir que el derribo de un avión de patrulla marítima P-8 (probablemente) con tripulación hubiese sido el cruce de una línea roja que indefectiblemente los hubiese llevado a la guerra. Por otro lado, no es tan importante donde había sido derribado, sino por donde había volado. Parece más que evidente que estaban adquiriendo información para la preparación de un ataque.

En vez de esto, EE.UU declaró haber llevado a cabo ciberataques contra nodos de mando y control de los sistemas de misiles iraníes. Trump también anunció sanciones contra una conglomeración financiera masiva controlada

por Khamenei y sobre bastantes comandantes de la marina del IRGC y avisó de posibles sanciones contra el Ministro de Exteriores Mohamad Yabad Zarif. Este último, irónicamente dijo que él y su familia vivían de un sueldo y que para nada le afectaban las sanciones.

Cuando el grupo de portaaviones se dirigía desde el Mediterráneo al Golfo Pérsico, IHS Jane´s realizó un análisis prospectivo de lo que podría pasar. Una de las opciones era EE.UU que optase por "negociar: EE.UU se empeña en negociaciones directas con Irán sin precondiciones, aceptando el rol regional de Irán e intenta limitar los programas nucleares y de misiles balísticos. El indicador de esta opción sería que se deshacía de sus asesores, sustituyéndolos por otros que quisiesen negociar". Pues bien Bolton pediría la baja en su puesto en septiembre. Este cambio de parecer in extremis del presidente Trump, muy probablemente fuese lo que un poco más tarde le llevaría a apearse del equipo del presidente Trump, al comprobar reiteradamente que sus consejos de intervención militar eran desoídos.

Coincidiendo con la cumbre del G-20 el 28 y 29 de junio, en Osaka (Japón), EE.UU recabó apoyos para una nueva operación naval en el estrecho de Ormuz, para conseguir la libertad de navegación, por supuesto sin mentar el petróleo para nada, y menos, el asesinato del periodista Jamal Kashogui, en la embajada saudita de Turquía. También el Secretario de Estado Pompeo que estaba de viaje en Medio Oriente y Asia, pidió apoyo para la "Operación Sentinel" para proteger los buques mercantes en el Estrecho de Ormuz y el Golfo Pérsico. La excusa era la conducta anómala de Irán en la mar y la necesidad de asegurar el comercio marítimo. Pero tampoco mencionó como motivo el petróleo, que es lo que ha motivado todas las intervenciones de EE.UU en el Golfo Pérsico desde la Segunda Guerra Mundial.

Según el plan de la Operación "Sentinel" los buques que navegasen por el estrecho llevarían cámaras u otros aparatos que detectarían o corroborarían las amenazas de Irán. No está claro que países proporcionarían las cámaras y quienes la capacidad de escolta adicional.

Hoy en día, hay todavía una TF encargada de rechazar el ataque terrorista, la TF 150, que además monitorea el transporte de 27 millones de barriles de petróleo a través de vías marítimas desde el mar Rojo a el Golfo de Omán, cruzando tres estrechos, el estrecho de Suez, Bab el Mandeb y el Estrecho de Ormuz. Participan 33 países incluyendo EE.UU, Australia, Canadá, Corea de Sur y varios países Europeos, pero ninguna nación del Golfo.

Separadamente existe otra TF 152, formada por EE.UU y los países del Golfo, que monitorea el Golfo Pérsico. ¿Por qué se está "reinventado la rueda" con la operación Sentinel? Parece que EE.UU está empezando desde cero cuando ya tiene una herramienta a su disposición. Los países del Golfo gustosamente aportarían la tecnología de las cámaras, pero difícilmente serían capaces de aportar medios navales adicionales. Tanto Arabia Saudita como la EAU se han centrado en la adquisición de aviones de combate y sistemas de

defensa de misiles, en vez de fuerzas navales. No es previsible que los países del Golfo puedan formar una parte sustancial del programa Sentinel. Por otra parte, los medios navales sauditas se encuentran al límite debido a la guerra en el Yemen contra los Houthis, que están respaldados por Irán. No hay mucha capacidad de plataformas navales en reserva como para reorientarla hacia el estrecho de Ormuz. Incluso si aportaran capacidades inicialmente, en seguida decaerían, al no poder sostener el esfuerzo, como ya pasó en la guerra contra el ISIS. Lo normal sería que los EE.UU acudiesen a los aliados Europeos que ya participen en la TF 150. Pero no es probable que Europa quiera alinearse con EE.UU en esta empresa, después de que Trump se haya salido unilateralmente del JCPOA. Toda nación que participe en esta misión sería vista como potencialmente hostil por parte de Teherán, razón por la que las naciones europeas que tiene negocios con Irán difícilmente querrán participar en esta misión. Muchos socios asiáticos han reducido la compra de petróleo a Irán inducidos por la "estrategia de máxima presión" norteamericana. Sin embargo, es difícil que aporten fuerzas navales dado que tienen la amenaza de China a la puerta de su casa.

Un verano caluroso: Ojo por ojo, petrolero por petrolero

El 4 de julio agentes de la policía y aduanas de Gibraltar, apoyados por Royal Marines abordaron desde una embarcación y capturaron un superpetrolero iraní, el "Grace 1", situado a 2,5 millas de Gibraltar, conduciéndolo a las inmediaciones del Puerto de Gibraltar, donde estuvo retenido hasta el 15 de Agosto. La razón alegada por esta acción era que el crudo estaba destinado a la refinería de Baniyas en Siria, vulnerando con ello las sanciones de la UE. Al menos esta es la razón expuesta por el gobernador Picardo. Por su parte el Ministro de Exteriores Sr. Borrel declaró en "euronews" que la captura había sido llevada a cabo por petición de EE.UU al Reino Unido y que al encontrarse dentro de aguas territoriales españolas, esto creaba un conflicto de soberanía. Desde luego esto daña los intereses nacionales y revela como EE.UU se capturado apoya en el Reino Unido para el control del Estrecho. Por otra parte el barco tenía derecho de tránsito por el Estrecho de Gibraltar con independencia de las aguas territoriales donde encontrarse, razón por la que su captura fue absolutamente ilegal. Tampoco se sostiene que la captura se deba a las sanciones de la UE, ya que la UE no aplica sanciones a terceros países, y así lo hizo saber Carl Bildt en un comentario de su cuenta de twitter al respecto y así lo reflejó la prensa internacional. Además, estas sanciones no están ratificadas por el Consejo de Seguridad de las NN.UU, luego no tienen por qué ser reconocidas por Irán. El barco transportaba 2,1 millones de barriles de petróleo y tenía un desplazamiento de 300.000 toneladas. Había salido de Irán el 17 de abril y seguido la derrota del Cabo de Buena Esperanza, para evitar el

Canal de Suez, porque era demasiado grande como para pasarlo. Aunque el barco llevaba bandera Panameña, no figuraba en el registro de Panamá desde Mayo de 2019. Si se sospecha que un barco no pertenece a ningún estado, puede ser abordado para comprobar su nacionalidad, pero no capturado. El petrolero fue construido en Corea de Sur, gestionado por una compañía de Singapur, presuntamente controlada por Irán. El juzgado de Gibraltar arrestó al Capitán y a tres oficiales, que dejó después en libertad sin fianza. La dotación era de 25 marineros de nacionalidades rusa, letona y filipina, que estuvieron retenidos en el barco 43 días.

Después de conversaciones entre diplomáticos británicos e iranís en las que estos últimos aseguraron que el barco no iría a Siria, ni a ningún país afectado por las sanciones de la UE, el primer ministro de Gibraltar dijo que no existía base razonable para la detención legal del "Grace 1", para asegurar el cumplimiento de las sanciones de EE.UU. El buque se liberó el 15 de agosto. En ese momento le cambiaron el nombre al barco poniéndole "Adrian Darya". El día siguiente, el 16 de agosto, cuando aún no se había secado la pintura, un tribunal de justicia de Washington DC emitió una petición de captura al barco, alegando que estaba controlado por una red de compañías dirigidas por el IRGC y que los movimientos del barco eran parte de un esquema más amplio de blanqueo de dinero. El Gobierno de Gibraltar no accedió a la petición, con lo cual el barco había conseguido escapar del control de EE.UU.

El "Adrian Darya" en su navegación pidió permiso para entrar en puerto en Italia, Grecia y el Líbano, pero le fue denegado por la presión diplomática que ejercía EE.UU sobre estos países. Terminó su periplo de ida en Tartus, y con los tanques llenos de petróleo. Este hecho impediría demostrar si el destino final del petróleo del buque era Siria, tal y como afirmaba el Reino Unido. La actitud de EE.UU indica el largo alcance de las sanciones y su singular firmeza con Irán.

El 10 de julio cierto número de embarcaciones del IRGC intentaron capturar un petrolero británico. El Ministro de Defensa de RU dijo que las embarcaciones trataron de bloquear el movimiento de un petrolero llamado "British Heritage". El IRGC le había ordenado que navegase hacia aguas territoriales de Irán. Sin embargo, la fragata británica HMS Monrose, que escoltaba al petrolero, envió señales acústicas para que el IRGC se retirara. El gobierno británico dijo que, contraviniendo la ley internacional, tres buques iraníes intentaron impedir el paso de un barco civil, el British Heritage. El RU empezó a estar preocupado y en consecuencia urgió a los iraníes a desescalar su acción.

El 18 de julio el buque de asalto anfibio de los EE.UU. USS Bóxer, derribó un dron que se había acercado a 1000 yardas y rehusó retirarse, interceptando sus comunicaciones, según el Presidente Trump. El USS Boxer y cinco buques de guerra más habían estado haciendo una demostración de fuerza en el estrecho de Ormuz, mientras tanto, barcos y helicópteros iraníes le estaban

dando pases a los barcos americanos, según el Wall Street Journal. Irán dijo que no había perdido ningún dron. Un mes antes, Irán había derribado un dron norteamericano.

La tarde del 19 de julio, después de una semana de avisos, Irán cumplió su amenaza de capturar un petrolero británico, el "Stena Impero", de 30.000 toneladas. El "Stena Impero" se dirigía a Arabia Saudita, estaba navegando hacia el oeste por un canal de navegación adyacente a Omán, en sentido contrario al tráfico regulado en el estrecho y con el Sistema de Identificación Automática (AIS) apagado. Lógicamente, trato de evitar la navegación por un canal que corría por las aguas de Irán. Esta irregularidad en la navegación es la que denuncio Irán como motivo de su captura, la cual acometió mediante un asalto de tropas desde un helicóptero con la técnica "Fast Rope", como se pudo ver perfectamente en un video de YouTube de RT. El Ministro de Exteriores Zarif dijo que era como si un autobús circulara por el carril contrario y sin luces. La realidad, confesada por Irán es que la captura era una represalia por la captura del superpetrolero iraní "Adrian Darya" Iraní en Gibraltar.

Un segundo petrolero el "Mesdar", abanderado por Liberia, pero operado por una firma británica, también fue desviado a Irán. Las noticas iraníes dijeron después que lo habían liberado.

En el caso del "Stena Impero", lo único que hizo la fragata HMS Monrose fue tratar de avisarlos por radio, dado lo lejos que se encontraba.

Esa tarde, datos de su seguimiento indicaron que el petrolero y los 23 miembros de su dotación (letones, rusos y filipinos) estaban en aguas iraníes cerca de la isla de Qeshm, donde el IRGC tiene una base militar. Posteriormente el barco fue conducido al puerto de Bandar Abbas, donde 6 miembros de la tripulación fueron liberados y 17 quedaron a bordo. El IRCG informo que el buque fue capturado por no respetar las normas marítimas internacionales. Irán había amenazado con hacer exactamente esto cuando Gran Bretaña capturó un barco iraní cerca de Gibraltar. La Corte Suprema de Gibraltar extendió la detención del "Adrian Dorya" el 19 de julio, permitiendo extender la detención por otro mes, y así tener una baza negociable con el petrolero británico capturado.

El "Stena Impero" fue construido en China, con bandera del Reino Unido y propiedad de una Compañía sueca. La propiedad de un país distinto al de su bandera, llevo a ambos gobiernos a reclamar el barco y a Zarif a negociar tanto con el Reino Unido como con Suecia.

Después de la captura del "Stena Impero", el Ministro de Defensa del RU prometió una respuesta a Irán con el empleo proporcional de la fuerza, respuesta que nunca se materializó. El RU, a pesar de su estrategia como "Global Britain", se dio cuenta que no tenía fuerzas suficientes para asegurar el paso del estrecho de Ormuz sola y que necesitaba aliados para ello.

La semana siguiente a la captura, la del 22 de julio, el Reino Unido invitó a los aliados Europeos a formar una fuerza naval multinacional para proteger a

los petroleros. No formaría parte de la "estrategia de máxima" presión norteamericana, y estaría formada por países que quisieran salvar el JCPOA. Esta idea resulto atractiva a países como Francia, Italia y Dinamarca; Alemania descartó enviar un barco y España discutió la posibilidad con el Reino Unido. Aunque, francamente, desde una óptica de Irán, ambas iniciativas, europea y norteamericana, buscaban lo mismo y en la práctica le afectaban de igual manera, por tanto, si una complementaba a otra, de facto una estaba reforzando a la otra.

No se sabía si los aliados europeos tendrían fuerzas suficientes como para sostener el esfuerzo, ni si estarían dispuestos a proyectar el poder naval sobre tierra si fuese necesario. Resultaba evidente que el Reino Unido (RU) no tenía la capacidad naval suficiente, con su fuerza de destructores y fragatas por debajo de las 20 unidades, para una cobertura global de sus intereses. Muchos países pensaban que esta iniciativa nacía de la necesidad de resolver un problema que el mismo Reino Unido había creado. Además, el RU trataba de reafirmase como parte de la estructura de seguridad del Golfo Pérsico, teniendo en cuenta que tiene bases en la zona. Sin olvidar la ironía de que en pleno Brexit, pretenda el Reino Unido liderar una fuerza naval multinacional europea.

Al final, con el cambio de gobierno de Theresa May a Boris Johnson, la idea se abandonó y Boris Johnson decidió unir sus esfuerzos a la operación de EE.UU "Sentinel".

El 17 de agosto tuvo lugar un ataque con drones a la planta de licuefacción de gas natural de Shaybah, en una zona muy alejada del territorio controlado por los Houthis, al otro lado de la península Arábiga, próximo a la mitad de la frontera sur de la EAU. Nadie atribuyó el ataque a Irán, como tampoco lo fue el ataque a las estaciones de bombeo del 14 de mayo. Un alcance tan considerable, se atribuye al dron UAV-X de 1450 km de alcance. Este dron ya había sido visto en la batalla por el puerto de Hodeida. Pero su empleo eficaz a tanta distancia y con tanta precisión era totalmente nuevo.

Del 24 y 26 de agosto tuvo lugar la cumbre del G-7 en Biarritz (Francia), de la que resultó una declaración conjunta en la que los siete se comprometían a que debían asegurar que "Irán nunca adquiriría armas nucleares y que fomentarían la paz y seguridad en la región". En la reunión se presentó como observador invitado el Ministro de Asuntos Exteriores de Irán, Yavad Zarif, quien tuvo reuniones con representantes de los asistentes, pero fuera del formato G-7. Esta reunión consiguió cierta distensión por primera vez en la crisis de Irán, al aceptar el Presidente Trump, en principio, la idea de Macron de concederle a Irán una línea de crédito de 15 billones de euros para compensar la pérdida económica de sus sanciones. Este acuerdo tácito, sin duda, es contradictorio con su estrategia de "máxima presión" y no se concretó más, en cuanto a contenido, hasta que a primeros de septiembre Macron precisó más la oferta, condicionándola al cumplimiento del JCPOA por parte de Irán, garantizando el préstamo con la exportación de petróleo iraní y con la seguri-

dad en el Golfo, así como con la apertura de negociaciones sobre la seguridad regional y el programa nuclear después del 2025.

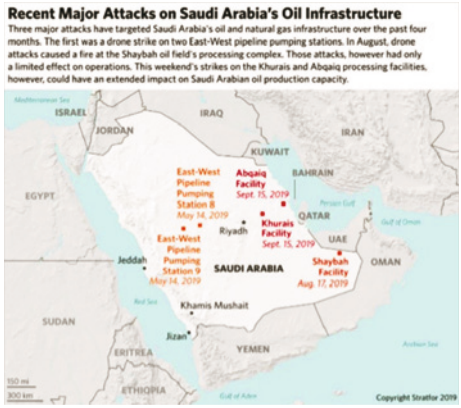


Figura 6: Attacks on Saudi Arabia´s Oil Infrastructure. *https://pbs.twimg.com/media/EEpS-pozWkAAPJOh.jpg:large*

…Y un otoño peligroso

El 14 de septiembre a las 04:00 horas fueron atacadas con unos 17 drones y 7 misiles crucero las refinerías de petróleo de Abqaiq y Khurais, situadas al este de Arabia Saudita, que producen un 7% y un 1% del petróleo mundial, respectivamente. El ataque redujo la producción de petróleo de Arabia Saudita a la mitad ese mismo día, un 5% de la producción mundial diaria de petróleo. 3 días más tarde ya se había recuperado el 50% de los daños, mientras que a final de mes ya estaba restablecida casi totalmente la producción y a finales de noviembre 2019 recuperara la normalidad. El precio del petróleo subió enormemente los días siguientes al ataque, pero se pudieron estabilizar gracias a la movilización de reservas de petróleo de EE.UU y Arabia Saudita. La precisión, alcance y letalidad del ataque llevaron a EE.UU a atribuirlo a Irán, a pesar de haber sido reivindicado por los rebeldes Houthis. Este ataque añadido a los tres últimos, el de las estaciones de bombeo 8 y 9 y el de la refinería de Shaybah, demostraron la capacidad de ataque a la infraestructura crítica de Arabia Saudita y su impacto en la economía mundial.

A pesar del altísimo gasto de defensa de Arabia Saudita, 51 billones de dólares en 2019, no disponía de capacidad adecuada para rechazar este ataque. Los misiles Patriot y las baterías THAAD (2) son ideales para la defensa aérea contra misiles balísticos y blancos a gran altura, pero de poco sirven contra misiles crucero y los denominados drones suicidas, y menos contra el ataque de un enjambre de drones. Además, Arabia Saudita, ha ponderado poco su defensa hacía la Marina y sin embargo las refinerías más importantes se encuentran en el litoral del Golfo Pérsico.

---

(2) THAAD (**Terminal High Altitude Area Defense**), es un sistema del ejército de Estados Unidos para derribar misiles balísticos[1] de corto, medio y alcance intermedio en su fase terminal, por medio de un sistema de impacto directo. El misil no lleva cabeza explosiva, y depende de la energía cinética del impacto para destruir el objetivo. Fue diseñado para interceptar Misiles Scud y armas similares, pero también tiene una capacidad limitada contra misiles balísticos intercontinentales (Wikipedia).

Desde luego, es mucho más eficaz atacar una refinería que uno o varios de los petroleros que transportan una parte de lo que produce la refinería. Pero además, este ataque fue un auténtico trauma, nunca se había visto afectada la producción global de petróleo en esta medida, ni siquiera en la guerra de los 80.

Fue tan fuerte el impacto de este ataque, que por primera vez las NN.UU plantearon que Arabia Saudita y Yemen llegaran a un acuerdo y cesaran las hostilidades. Una victoria diplomática sin precedentes, sino fuera porque rápidamente EE.UU le atribuyó el ataque a Irán y también lo hicieron Alemania, Francia y el Reino Unido. Esto último, sí que fue un duro revés diplomático para Irán, ya que se vio desprovisto de su papel de víctima y unió a las partes que estaban divididas por el JCPOA. No valía esta vez actuar a través de terceros, sobre todo cuando por primera vez pusieron a Arabia Saudita a la defensiva y la economía global se podía ver afectada.

Los EE.UU mandaron 200 efectivos y una Batería Patriot de refuerzo inmediatamente después, pero finalmente a finales octubre el Pentágono aprobó el despliegue a Arabia Saudita de dos escuadrones F-15, un Ala Aérea Expedicionaria de los Marines y un sistema THAAD, lo que llevaría a alcanzar los 3000 efectivos en la zona. Con ello, los EE.UU alcanzarían en el conjunto del CENTCOM unos 14.000.

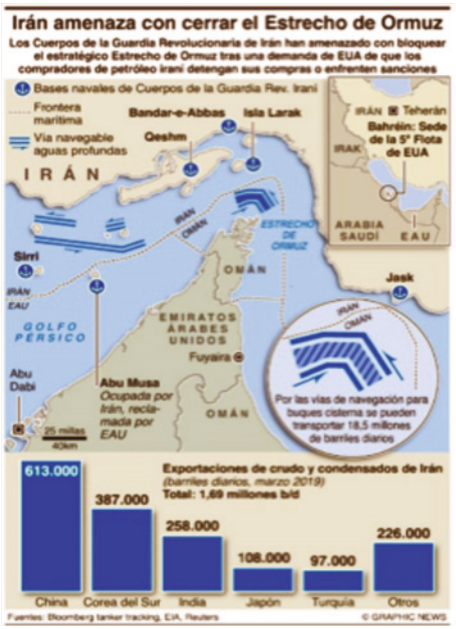


Figura 7: Irán amenaza con cerrar el estrecho de Ormuz. *https://pbs.twimg.com/media/D5LI5rkX4AEwqw3.jpg*.

¿Quién controlará el Estrecho de Ormuz?

La amenaza de Irán a la libertad de navegación en el estrecho es clara. Cada vez que Irán se siente amenazado hace explícita la amenaza de cerrarlo. Un Almirante del IRGC llegó a decir "si se nos prohíbe usarlo, lo cerraremos".

La marina iraní cuenta con cientos de pequeños barcos y embarcaciones rápidas armadas de ametralladoras y cohetes, y a veces torpedos, así como capacidad de tender minas. A principios de este año 2019 en unos ejercicios, Irán demostró tener un destructor avanzado y un submarino capaz de lanzar misiles crucero.

Irán también dispone de viejos submarinos Kilo capaces de operar en aguas del estrecho, así como 23 submarinos enanos. Otra capacidad importante son los misiles anti buque que pueden hacer fuego desde asentamientos fijos y móviles, desde las islas de estrecho y la costa. Además, Irán tiene cientos de misiles capaces de saturar cualquier defensa antimisil. En un juego de la guerra que se hizo en el 2002, en EE.UU, el equipo rojo hundió varios barcos americanos.

También Irán tiene miles de minas, algunas simples y poco sofisticadas y otras más sofisticadas. Las minas sin anclar son un peligro para todos los buques y las pueden largar desde un submarino o embarcaciones. Finalmente, tiene capacidad de atacar con misiles y drones las refinerías más importantes del mundo situadas en la costa oriental de Arabia Saudita.

Pero la clave está, en quien controla esta yugular de la economía mundial. Como veíamos, con independencia de que EE.UU ya no dependa tanto del petróleo de Golfo, el control del estrecho de Ormuz y el mantenimiento de la libertad de navegación en el mismo, le da una notable ventaja geopolítica de la que EE.UU no se querrá desprender y de la que sí se quieren desasir Rusia y China.

Por su parte EE.UU quiere reducir fuerzas, busca liderar el dispositivo de seguridad marítimo, pero también contar con el apoyo militar y financiero de los beneficiados por la seguridad que proporcionan. Pero con tanta "America First" y tanto cambio de criterio del presidente Trump, las naciones del Golfo están albergando en cierta medida desconfianza hacia EE.UU.

Desde septiembre EE.UU lidera una operación de seguridad marítima multinacional, la Operación "Sentinel", en la que participa EE.UU, Reino Unido, Bahréin, EAU y Australia. Japón también participa aportando medios de vigilancia y apoyo logístico, pero no buques de guerra. Japón depende mucho del petróleo iraní, a quien no quiere disgustar en demasía, y por eso no quiere mandar buques de guerra como contribución militar.

Francia ha estado intentando formar una fuerza naval europea, complementaria a la Operación Sentinel. Pero la clave es que la fuerza naval proporciona la herramienta militar de una política europea en el golfo, que al ser complementaria como fuerza naval a la liderada por EE.UU, que persigue una estrategia de "máxima presión", de facto más que complementar, refuerza la acción de EE.UU.

China y Rusia, lógicamente, no quieren depender de un dispositivo de seguridad marítima mantenido por sus rivales, y más cuando su dependencia energética es mayor que la de los europeos y norteamericanos. Por ello buscan formar parte de una iniciativa de seguridad marítima en la que no se encuentre EE.UU.

También hay que tener en cuenta que EE.UU y el RU están muy bien posicionados desde hace muchos años con las bases y acuerdos que tiene en la zona. En efecto, EE.UU tiene bases en Omán, Qatar (Base Aérea de Al Uleid), Kuwait (Bases del Ejército de Tierra y del Aire), Arabia Saudita y Bahréin, donde se basa la 5ª Flota, y con el mejor puerto de aguas profundas del Golfo.

El Reino Unido tiene una base en Bahréin desde 2018, que alberga dragaminas; en Omán (Duqm) tiene una base conjunta de apoyo logístico y en Qatar una base aérea. Las relaciones del Reino Unido con Omán son muy antiguas, viene de los años 70. Por tanto EE.UU y el Reino Unido coinciden en tener bases en Bahréin y Qatar, y con ello la sinergia de su relación especial se ve favorecida. Francia no cuenta con más bases que Djibuti, al igual que China. Pero también están bien posicionadas, aunque menos para liderar iniciativas de seguridad marítima en el Golfo Pérsico.

La dinámica de la seguridad en el Golfo tiene mucho que ver con las relaciones entre los países del Golfo: Arabia Saudita, EAU y Bahréin junto con Egipto son enemigos de Qatar. Además, Arabia Saudita y la EAU están en guerra contra los rebeldes Houthis del Yemen. Tres países, Qatar, Kuwait y Omán que tratan de sostener su independencia acudiendo a potencias externas. En concreto, Kuwait y Omán mantienen buenas relaciones con Irán. Arabia Saudita es el gran rival de Irán y aliado de EE.UU. Omán es la "Suiza" del Golfo Pérsico, tiene relaciones con Irán, e incluso un acuerdo (MOU) de cooperación militar, y concesiones de infraestructura a China, India, Rusia, EE.UU y el Reino Unido, con las que trata de compensar económicamente su falta de recursos energéticos. Además, Omán domina la parte sur del Estrecho de Ormuz mediante el enclave de Musandan. Omán recibe muchas inversiones en el puerto de Duqm, abierto al océano índico y espera que la situación de los puertos de Duqm y Salalah les permita a los Estados de Golfo mandar petróleo vía oleoducto a la costa omaní, reduciendo por tanto el coste de navegar por el estrecho de Ormuz y con ello alejar el negocio de puertos más al norte en el Golfo Pérsico. Si así fuera, Omán haría cambiar el valor estratégico del estrecho y la importancia de quien lo controle.

Finalmente, queda señalar que el presidente Trump se apoya en el Emir de Omán como mediador, además de en "un teléfono de Suiza", que es la otra nación que le sirve de intermediaria para comunicarse con Irán.

Consideraciones finales

El control del Estrecho de Ormuz por razón del petróleo sigue siendo la razón última de la política exterior de EE.UU en Oriente Medio. España tiene una dependencia energética baja del petróleo con origen el Golfo Pérsico (2%), pero muy superior a la dependencia del Reino Unido o Alemania, razón por la cual el dispositivo de seguridad marítima que finalmente se adopte nos afecta.

La "Guerra de los Petroleros" se produjo en el contexto de una crisis mucho mayor que la actual, Teherán tenía muy poco que perder ante una situación económica muy extrema. No obstante, la respuesta de EE.UU quedó grabada en su memoria histórica y por eso, como lección aprendida, recurre a terceros para denegar la autoría de los ataques a los petroleros.

La estrategia del Presidente Trump con Irán no será muy diferente a la que adopta en otros lugares del mundo. Llegar a acuerdos es su señal de identidad. El Presidente de EE.UU ha demostrado la habilidad de cambiar la dirección de las negociaciones abruptamente, como en el caso de Corea del Norte, Canadá, Méjico o China. Por tanto, no es de descartar el paso de la "máxima presión" a la "máxima negociación". En este sentido, y a la vista de la actitud de Irán, es más viable una modificación del JCPOA y de su programa de misiles balísticos, que un cambio de Irán en su política exterior. A cambio, habría que relajar las restricciones con el petróleo, por lo menos a la mitad.

Los incidentes del ataque a los petroleros y el oleoducto Este-Oeste de Arabia Saudita, en la suposición de haber estado Teherán detrás de los mismos, han sido una clara victoria de Teherán. En efecto, montando un costoso pero no letal ataque a las líneas de comunicación marítimas y a un oleoducto, consiguieron cambiar la política de EE.UU de la escalada al dialogo.

También ha sido un éxito para Irán el haber capturado un petrolero británico, haberle mantenido el pulso al Reino Unido y haber conseguido la liberación de su petrolero en Gibraltar. Esta acción también demostró las limitaciones de la fuerza naval del Reino Unido, sobre todo para su nivel de ambición global: La "Global Britain". La búsqueda de la sinergia con EE.UU en el Golfo fue su salida natural. Por otra parte, la conexión entre los incidentes del estrecho de Ormuz y los del estrecho de Gibraltar, ha sido algo difícilmente imaginable a priori, y que afecta a los interese nacionales.

El ataque a las refinerías de Abaiq y Khurais ha supuesto una pérdida del apoyo de los socios Europeos a favor del JCPOA y una perdida muy importante de la capacidad negociadora de Irán.

En cuanto al dispositivo de seguridad del estrecho, podría considerarse que también podrían emplearse como escolta buques de menor porte que las fragatas y que una aportación de capacidades de guerra de minas siempre sería bienvenida, ya que las minas no suelen tener nacionalidad y son un enemigo a la libertad de navegación en general. Por otro lado, es muy difícil formar una coalición naval con EE.UU mientras mantenga ROEs de tiempo de guerra, al considerar al IRGC como una organización terrorista.

La OTAN, con la seguridad energética como parte integrante de la Estrategia Marítima Aliada, tiene un interés máximo en la libertad de navegación en el Estrecho de Ormuz, pero no puede alcanzar el consenso político con la "estrategia de máxima presión" de EE.UU. Tampoco la UE. Por otro lado, las coaliciones navales de la lucha contra la piratería no son de aplicación en este contexto, ante un enemigo tan imponente como Irán. Solamente queda la "especial relación" entre EE.UU y el Reino Unido, por el momento.

Por otra parte, y dado que Irán controla toda la ribera norte del Estrecho, si se repiten los ataques a refinerías sauditas, podría considerarse la opción anfibia de ocupar islas o la amenaza de su ocupación, como elemento de contención o disuasión, inferior al arma nuclear o a la invasión terrestre continental.

Si empieza funcionar el mecanismo INSTEX y prospera la línea de negociación de Francia, podría haber un camino para la distensión, a lo cual se añade la constatación del rechazo del Presidente Trump a verse enmarañado en un nuevo conflicto en el Oriente Medio, y sus consecuencias para su reelección.

Finalmente, Irán ha demostrado ser una amenaza creíble, y no se siente inclinado a hacerle favores políticos a Trump, mientras se encuentra enterrado entre sanciones, y menos dañarse políticamente con elecciones Parlamentarias iraníes en Febrero. Rohuani no puede hacer concesiones en falso ante una feroz oposición nacional.

BIBLIOGRAFÍA

Why Trump Decided Not to Attack Iran https://foreignpolicy.com/2019/06/21/trump-fearing-casualties-aborts-iran-strike-at-last-minute/

Why the U.S. Plan to Protect Tankers in the Persian Gulf Won't Deter Iran https://worldview.stratfor.com/article/why-us-plan-protect-oil-tankers-persian-gulf-wont-deter-iran-attacks-security-militar

Pompeo's Hollow Plan to Beef Up Security in the Gulf https://foreignpolicy.com/2019/06/26/pompeos-hollow-plan-to-beef-up-security-in-the-persian-gulf-us-iran/

What Britain's release of an Iranian tanker says about its post-Brexit foreign policy. https://www.economist.com/britain/2019/08/19/what-britains-release-of-an-iranian-tanker-says-about-its-post-brexit-foreign-policy

The brewing conflict between America and Iran. https://www.economist.com/leaders/2019/05/09/the-brewing-conflict-between-america-and-iran

Britain's Power Play in the Persian Gulf. https://foreignpolicy.com/2019/07/24/britains-power-play-in-the-persian-gulf/

How Dangerous Are U.S.-Iran Tensions?. https://foreignpolicy.com/2019/05/06/how-dangerous-are-u-s-iran-tensions/

Why the Strait of Hormuz Is Still the World's Most Important Chokepoint. https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-07-17/why-strait-hormuz-still-worlds-most-important-chokepoint

The U.S. and Iran Are Marching Toward War. https://www.foreignaffairs.com/articles/iran/2019-06-28/us-and-iran-are-marching-toward-war

A Path to War With Iran. https://www.foreignaffairs.com/articles/iran/2019-05-20/path-war-iran

The Convoy Mission https://www.usni.org/magazines/proceedings/1988/may/convoy-mission

Iran May Be Weak, But Its Strategy Is Working. https://worldview.stratfor.com/article/iran-may-be-weak-its-strategy-working-us-trump-sanctions-nuclear-jcpoa

The Jerusalem Talks. https://geopoliticalfutures.com/the-jerusalem-talks/

The US, Iran and 'maximum pressure'. https://www.iiss.org/publications/strategic-comments/2019/iran-tensions-3

Iran seizes a British oil tanker - Trouble in the Persian Gulf. https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2019/07/19/iran-seizes-a-british-oil-tanker

U.S. Digs in Deeper in Middle East With New Hardware. https://foreignpolicy.com/2019/05/09/iran-aircraft-carrier-bomber-patriot-missile-the-us-cant-escape-the-middle-east-iran/

The US, Iran and a New American Deployment. https://geopoliticalfutures.com/the-us-iran-and-a-new-american-deployment-1/

The attack that wasn't. https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2019/06/21/donald-trump-orders-air-strikes-on-iran-then-cancels-them

The nuclear deal fuelling tensions between Iran and America. https://www.economist.com/the-economist-explains/2019/07/22/the-nuclear-deal-fuelling-tensions-between-iran-and-america

Iran cannot win a merchant shipping stand-off. https://www.usni.org/magazines/proceedings/2019/september/iran-cannot-win-merchant-shipping-standoff

Keeping an Eye on the Iranian Tanker Freed by Gibraltar. https://worldview.stratfor.com/article/keeping-eye-iranian-tanker-freed-gibraltar

Tomgram: Michael Klare, It's Always the Oil. http://www.tomdispatch.com/post/176584/tomgram%3A_michael_klare%2C_it%27s_always_the_oil/