ARMADA ESPAÑOLA

ESCUELA DE GUERRA NAVAL

CUADERNOS DE PENSAMIENTO NAVAL

Número 20

Primer Semestre 2016

Cuadernos de Pensamiento Naval
Número 20
Primer Semestre 2016

ÍNDICE

Págs.

Presentación
José María Pelluz Alcantud
Contralmirante (RE)
Director de la Escuela de Guerra Naval 3

La Marina Imperial de Japón en la Primera Guerra Mundial (Parte II)
José Alejandro Artal Delgado
Contralmirante (RR) 5

Política y Milicia
Javier Pery Paredes
Almirante (RE) 25

Hacia el buque de guerra del futuro
Marcelino González Fernández
Capitán de navío (R) 43

La Armada ante un nuevo reto: la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional
Aurelio Fernández Diz
Capitán de navío (RR) 61

El futuro de la Guerra Antisubmarina
José Manuel de la Cámara Señán
Capitán de navío (RR) 71

Los olvidos de Mahan
Julio Albert Ferrero
Vicealmirante (2.ª Reserva) 93

REFLEXIÓN

Defensa de las Bibliotecas Navales
Gonzalo Parente Rodríguez
Coronel de Infantería de Marina
Doctor en Ciencias Políticas 105

RECENSIÓN DE LIBRO

Naval Power and Expeditionary Warfare 109

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
http://publicacionesoficiales.boe.es/

Edita:

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

http://publicaciones.defensa.gob.es/

© Autor y editor, 2016
NIPO: 083-15-164-6 (edición en papel)
NIPO: 083-15-165-1 (edición en línea)
Depósito Legal: M. 1.605-1958
Fecha edición: Junio 2016
Imprime: Imprenta Servicio Publicaciones de la Armada

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad del autor de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100 por 100 reciclado libre de cloro.

100 %

EU Ecolabel
www.ecolabel.eu

PRESENTACIÓN

José María PELLUZ ALCANTUD
Contralmirante (RE)

Este *Cuaderno de Pensamiento Naval*, correspondiente al primer semestre de 2016, lo componen seis artículos, una reflexión sobre del valor de las bibliotecas navales y una recensión de un libro de temática naval.

El primer artículo, *La Marina Imperial del Japón en la Primera Guerra Mundial* (Parte II), es continuación del artículo del mismo nombre (Parte 1) publicado en el anterior Cuaderno de Pensamiento Naval (número 19) en el segundo semestre de 2015, en el que su autor expuso la situación geográfica del Japón, el carácter del pueblo japonés, así como los antecedentes remotos y próximos a su intervención, especialmente la participación de su Marina Imperial, en la Primera Guerra Mundial. En esta Parte 2, el autor expone, en detalle, las causas de dicha intervención, las actuaciones de su Marina Imperial y las consecuencias de la participación de esta nación en la primera conflagración de carácter mundial, que incidieron de forma determinante en la historia subsiguiente del Imperio japonés.

El segundo artículo, *Política y Milicia,* aporta una visión militar de las relaciones político-militares durante el período de la Transición desde 1976 a 1984. El autor describe cómo las dificultades que se presentaban por la inexperiencia en las relaciones político militares durante los primeros años, tras la aprobación de la Constitución española de 1978, se vieron atemperadas por la fórmula de construir sin desmontar que propició un equilibrio entre lo viejo y lo nuevo a la espera de las reformas de mayor calado que llegaron años más tarde. Todo ello, según el autor, trajo como consecuencia un conocimiento mutuo y un trabajo en común que hizo que, con los años, el diálogo político y militar se abriese a una sociedad que también se abría al mundo de las relaciones internacionales en esos mismos años.

El siguiente artículo, *Hacia el barco del futuro*, trata de responder a la pregunta de cómo será el buque de guerra del futuro. ¿Qué aspecto tendrá allá por el año 2050? ¿Será como los barcos de ahora, o por el contrario tendrá un aspecto muy diferente?. El autor se basa en las últimas investigaciones y desarrollos en la construcción naval y sus sistemas de armas, así como en su propia visión del tema.

El cuarto artículo *La Armada ante un nuevo reto: la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, ofrece un análisis sobre cómo la reciente aparición de una nueva Estrategia de Seguridad Marítima, derivada de la Estrategia de Seguridad Nacional, puede afectar a la Armada. Para ello, plantea la situa-

ción actual en la que existen diferentes organismos directamente implicados en la ejecución de misiones de Seguridad Marítima, para buscar la mejor solución para que estas misiones se puedan llevar a cabo de la forma más eficaz posible.

El quinto artículo *El futuro de la guerra antisubmarina*, ofrece una visión prospectiva de la guerra antisubmarina basándose en las tecnologías y desarrollos emergentes que le afectan, en la nueva amenaza, y en la perspectiva histórica que dan al respecto la dos Guerras mundiales y la Guerra Fría.

El último artículo *Los olvidos de Mahan*, descubre la deficiente valoración de Mahan sobre la influencia de la Historia sobre el Poder Marítimo, lo que le lleva al Estratega norteamericano a conclusiones incompletas, tanto sobre el Imperio Español como el Chino, al analizar solo parcialmente sus Historias.

A continuación, en la reflexión sobre la *Defensa de las bibliotecas navales*, el autor pone en valor el caudal de cultura naval, marítima y militar que se encuentra depositado silenciosamente en las valiosas bibliotecas que existen en el ámbito de la Armada. Finalmente contamos con la recensión del libro Naval *Power and Expeditionary Warfare*, que se refiere a las naciones marítimas que tienen poder naval capaz de proyectar capacidad de combate en tierra.

Quisiera finalizar la Presentación de este nuevo Cuaderno, recordando la conveniencia de publicar recensiones sobre libros relacionados con la Estrategia Naval e invitando, desde aquí, a todos aquellos que consideren que el libro recién leído merece la pena que sea conocido por los demás, a que efectúen una pequeña recensión del mismo y nos la envíen a través de la dirección de correo electrónico: *pensamientonaval@fn.mde.es* Con independencia de lo anterior, les reitero mi invitación para que nos hagan llegar sus opiniones, bien participando en los Foros de debate que se organizan en nuestro Centro de Pensamiento Naval en la Escuela de Guerra Naval, o a través de la dirección electrónica anteriormente indicada, que con toda seguridad servirán para incluirlas como nuevos artículos en futuros Cuadernos de esta colección.

LA MARINA IMPERIAL DE JAPÓN EN LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL (PARTE II)

José Alejandro ARTAL DELGADO
Contralmirante (RR)

La situación se tiene la condición se adquiere

El Imperio de Japón rindió un inapreciable servicio en el aspecto naval a los Aliados, muy especialmente a Inglaterra y a los Estados Unidos de América, durante la Primera Guerra Mundial. La actuación de la Marina Imperial de Japón, Nippon Kaigun, (MIJ) durante la Guerra en el océano Pacífico e Índico, culminó con el despliegue y actuación de una Agrupación naval destacada en el Mediterráneo, poco conocida y voluntariamente olvidada, que plenamente integrada con los buques aliados combatió en los momentos más críticos de la lucha contra los Submarinos alemanes y austro-húngaros, en 1917/1918.

Sin el apoyo de Japón puede considerarse que Inglaterra —y también Estados Unidos— habría perdido el control naval tanto en el océano Pacífico como en el Índico, lo que hubiese significado para Gran Bretaña el aislamiento de la metrópoli de dos de sus Dominios de Extremo Oriente —Australia y Nueva Zelanda—, imprescindibles para sus campañas en Europa y en el Medio Oriente; para Estados Unidos no poder empeñarse totalmente en el Atlántico. Las restantes colonias asiáticas desde India y Adén hasta Singapur y Hong Kong habrían carecido de defensa y por tanto expuestas a perderse para Gran Bretaña.

Pese a esta actuación de innegable apoyo Japón fue considerado antes, durante y después del conflicto, como un aliado poco fiable y sospechoso; salió de la Primera Guerra Mundial temido y despreciado por quienes debían considerarse sus aliados y valedores: Estados Unidos y muy especialmente Inglaterra.

Japón participó en la guerra cumpliendo en exceso el compromiso y lo estipulado en el Acuerdo anglo-japonés de 1902 que tan bien había servido a

ambas naciones, especialmente cuando Japón se enfrenta y derrota a Rusia en 1905 (1).

Esta participación en la guerra le permitiría continuar una política expansionista, concebida para maximizar las ganancias territoriales, como fue en China y en diversas islas en el Pacífico. Japón no participó en la Primera Guerra Mundial por razones altruistas como tampoco lo hicieron Inglaterra, Francia, Italia e incluso Rusia. Las ganancias que obtuvo Japón deben considerarse incuestionables, teniendo en cuenta el enorme esfuerzo humano, económico y material que supuso su actuación a favor de los Aliados.

Al finalizar la guerra, el pensamiento político nipón no discurriría por los cauces del idealismo «Wilsoniano» que, aparente y temporalmente, asumían los líderes occidentales. Japón descubrió que ese idealismo, preconizado en el Tratado de Versalles, finalizaba al tratar de la igualdad racial y de las oportunidades para la expansión territorial de las distintas naciones.

Especialmente Estados Unidos y en su momento Inglaterra forzada por los Dominios, Australia y Nueva Zelanda, se resistieron a la expansión japonesa durante la Primera Guerra Mundial e incluso una vez finalizada, por un temor a la competencia en el Pacífico de la que según consideraban «despreciable» raza, orgullosa de sí e incluso soberbia, japonesa.

La singular Alianza anglo-nipona y la determinación de Japón

En 1902 Gran Bretaña y el Imperio de Japón decidieron concretar una alianza contra el Imperio de Rusia dada la amenaza que esta nación representaba para ambas, con sus intentos permanentes de penetración en Afganistán e India y Corea y Manchuria, respectivamente.

El señor Winston Spencer Churchill, primer lord del Almirantazgo desde 1911, igual que su predecesor en dicho cargo, consideraba que una guerra en Europa adquiriría muy probablemente un carácter general, total, y en consecuencia la estrategia naval imponía la ayuda de Japón en los océanos Pacífico e Índico.

Con ello el despliegue naval británico podría modificarse favoreciendo el Teatro marítimo europeo; así se reforzó el número de acorazados en el Mar del Norte a expensas de la Fuerza naval estacionada en el Pacífico.

Lo que había sido un despliegue considerando la amenaza del Imperio ruso sobre India en busca de una salida al océano Índico por Afganistán y el actual

(1) El tratado de la Alianza Anglo-Japonesa fue firmado en Londres el 30 de enero de 1902, por lord Lansdowne, Secretario de R. E. británico y el ministro de la Embajada en Londres Hayashi Tadasu. Renovado en 1905 y 1911. Suspendido en 1921 y dado por concluido en 1923.

Pakistán, cambió radicalmente tras la victoria japonesa en la batalla de Tsushima, 27 de mayo de 1905, que terminó prácticamente con el poder naval ruso y supuso un enorme desgaste moral y material para los ejércitos del Zar, especialmente para la Armada Imperial (2). En consecuencia el pensamiento naval británico se decantó decisivamente por otro objetivo: la Kaiserliche Marine, la Marina del Káiser que admiraba a Mahan.

Desde octubre de 1911, fecha en que Churchill comienza a actuar en su puesto de Jefe del Almirantazgo, se agiliza la retirada de acorazados del Mediterráneo y del Pacífico para desplegarlos en el Mar del Norte y hacer frente a la Armada Imperial del Káiser Guillermo II. Estos cambios significaron que en marzo de 1914 la fuerza naval británica en el Pacífico pasaba de cinco acorazados y dos cruceros acorazados desplegados desde marzo de 1904, a dos acorazados, un crucero de batalla y dos cruceros ligeros.

Esta decisión llevaba implícita el reconocer que la fuerza naval destacada en Extremo Oriente podría ser inferior a la fuerza principal de un rival europeo en dicho Teatro de operaciones, en contra de la superioridad preconizada en la doctrina *two power standard*. Churchill señaló a este respecto que la existencia de dos o tres *Dreadnoughts* en Australia «serían perfectamente inútiles tras la derrota de la Armada británica en aguas inglesas (¡!)».

Esta línea de actuación estratégica conducía a aceptar una mayor dependencia inglesa de sus aliados en los Teatros marítimos que se consideraban: océano Pacífico, Índico, Mediterráneo e incluso océano Atlántico. Así Francia, con la que existía la «Entente cordial» (3) ocupó su lugar en el Mediterráneo, mientras que Japón hacía lo propio inicialmente en el Pacífico y posteriormente en el Índico.

En principio, sin el apoyo decidido de Japón, Gran Bretaña tenía bastante que perder mientras que Japón al participar en la guerra con los Aliados, al amparo del Acuerdo con Inglaterra, tenía mucho que ganar. La Kaiserliche Marine no podría operar en fuerza en el Pacífico, su estrategia descansaría en los buques Corsarios.

Sin embargo las relaciones anglo-japonesas comenzaron a resquebrajarse. Japón unilateralmente inició una expansión territorial en Manchuria más allá de la Península de Shantung en 1914, lo que levantó las sospechas de la diplomacia inglesa dirigida por el señor Edward Gray, sobre las auténticas intenciones de Japón.

---

(2) Semilla y origen de las sublevaciones en la Flota del Mar Negro anteriores a la Primera Guerra Mundial.

(3) «Entendimiento cordial». Tratado de no agresión y regulación de la expansión colonial entre el Reino Unido y Francia, 8 de abril de1904. La firma de la Entente Cordiale marcó el fin de siglos de conflictos intermitentes entre ambas naciones y el inicio de una coexistencia pacífica que continúa en el presente.

El 1 de agosto de 1914 el Edward Grey hizo saber a su homólogo en Tokio, Sr. Kato Takaaki, que Gran Bretaña esperaba la cooperación japonesa exclusivamente en caso de un ataque alemán a sus colonias asiáticas o si la guerra se extendía a Extremo Oriente. El Sr. Grey temía no solo esta expansión japonesa sobre las colonias alemanas en China y el océano Pacífico sino, además, la fuerte oposición que previsiblemente se generaría en Australia, Nueva Zelanda y Estados Unidos, al aparente apoyo de Inglaterra a esta más que previsible actuación japonesa.

La decisión alemana de movilizar a sus reservistas en Tsingtao, el puerto más importante de China en manos alemanas y el despliegue de la Flota alemana en Extremo Oriente, fueron argumentos suficientes para que el Sr. Churchill venciese la resistencia del Sr. Grey a la colaboración con Japón y a que así se extendiese la guerra contra la Flota del Káiser en todo el ámbito marítimo.

Declaración de guerra. Operaciones de la Marina Imperial de Japón conducentes a la anexión de territorios

El 15 de agosto de 1914 el Gobierno de S. M. Imperial bajo la presidencia del Príncipe Yamagata, lanzó un ultimátum al Imperio alemán. Su contenido especificaba que los buques alemanes debían abandonar o rendirse en Kiaochou y que Alemania aceptase la destrucción de las fortificaciones existentes, así como la rendición y entrega de la Península de Shantung. Las demandas japonesas incluían también la entrega, a Japón, de las islas del Pacífico bajo dominio alemán (4).

Alemania no dio respuesta al ultimátum y Japón declaró la guerra a esta nación el 23 de agosto de 1914.

Los hechos vinieron a confirmar los temores del Sr. Grey sobre las ambiciones de Japón.

Japón entró en la Primera Guerra Mundial con el propósito claramente definido de ganar un prestigio del que carecía entre las grandes potencias y expandir sus posesiones en China y en el océano Pacífico. Los dirigentes japoneses habían crecido soportando la humillación de los «Tratados desiguales», que habían sido impuestos por Occidente tras la forzada apertura de 1854 y que duraron hasta fin de siglo.

Estos motivos o propósitos no parecen mejores ni peores a los que animaban a las potencias beligerantes de ambos bandos. El plano de igualdad, deseo de Japón, molestaba de forma importante a los aliados occidentales que no

(4) Españolas hasta el 12 de febrero de 1899 en que se vendieron a Alemania.

podían ejercer una actitud paternalista (5), una dominación encubierta de Japón al que los occidentales consideraban no solo inferior sino despreciable, lo que no correspondía en absoluto a la entidad de esta nación, sus posibilidades y su actitud.

El sentimiento de hostilidad hacia Japón, patente desde el inicio de la guerra, no disminuyó durante la confrontación bélica pese al apoyo prestado por Japón a sus aliados. En realidad esa antipatía creció durante este período dado que Japón osó comportarse tal como lo hacían las naciones occidentales.

Esta animosidad de evidente origen racista, es la principal razón por la que el recuerdo de la destacada actuación de Japón en la guerra tuvo una consideración efímera. Molestaba excepcionalmente a los grupos que en Inglaterra y Estados Unidos tenían que contar lo sucedido en la guerra ateniéndose a la verdad, a la realidad de los hechos (6).

Tsingtau. Operaciones anfibias sobre China

Inmediatamente a la declaración de guerra Japón procedió a tomar Tsingtau, actualmente Qingdao, y la Península de Shantung en que se encuentra. Entre 1898 y 1914 fue la capital de la concesión colonial alemana de Kiautschou. La ciudad pasó a ser una concesión alemana en 1898 Tsingtau y se convirtió en la principal base naval germana en Oriente apostadero de la Escuadra de Extremo Oriente. De los siete cruceros destacados en esta base cabe distinguir a los cruceros acorazados SMS *Scharnhorst y su* gemelo SMS *Gneisenau* (12.895 toneladas).

El barón Kato, Ministro de Asuntos Exteriores (MAE) de Japón, informó a sus aliados que era la intención de su Gobierno retornar Tsingtao a China tras su conquista y previo pago del precio que se estipulase. Igualmente informó que Japón no precisaba apoyo británico en la operación. El Sr. Grey,

(5) Preconizada por Kipling en *White man's burden,* febrero 1989.
(6) Decía nuestro Cánovas: *no sé porque me odia tanto si nunca le he hecho un favor*.

MAE británico, ignoró esta advertencia y se designaron y enviaron para tomar parte en la operación a los *South Wales Borderers* y un destacamento de tropas *Sikh* al mando del general N. W. Barnardiston. Una pequeña fuerza naval tomó también parte en las operaciones de bloqueo a partir del 27 de agosto de 1914.

Las mejores unidades de la Kaiserliche Marine (7) habían abandonado Tsingtao en los días previos a la declaración de guerra japonesa. Continuaban en la base el anticuado crucero-acorazado *Kaiserin Elisabeth*, cinco cañoneras y dos destructores. Los japoneses bloquearon el puerto con tres acorazados y dos buques de defensa costera, los cinco tomados a la Flota rusa tras la batalla de Tsushima, siete cruceros, 16 destructores y catorce buques de apoyo. Por parte inglesa tomaron parte en el bloqueo el acorazado HMS *Triumph*, un destructor y un buque hospital. La Segunda flota al mando del vicealmirante barón Kamimura convoyó las tropas británicas y japonesas que debían asediar la plaza. Las operaciones de desembarco se iniciaron el día 18 de septiembre de 1914.

Al buque transporte de hidroaviones de la MIJ, *Wakamiya*, corresponde el reconocimiento de que sus hidroaviones llevaron a cabo el primer combate aeronaval de la historia, en el que hundieron un minador alemán. Igualmente actuaron en apoyo de la fuerza en tierra, bombardeando posiciones enemigas.

El único buque alemán que consiguió hacerse a la mar en pleno bloqueo, fue el torpedero *S-90*, hundiendo además en su salida al crucero *Yakachiyo*. La MIJ perdió también el destructor *Shirotae*, un torpedero y tres dragaminas con un total de 317 bajas y 76 heridos.

La guarnición alemana, compuesta por 3.500 hombres y 2.500 reservistas a los que se unió la dotación del *Kaiserin Elisabeth*, ofreció una tenaz resistencia. Los japoneses con su actuación evitaron la intervención de la fuerza británica que conocieron de la caída de Tsingtao después de producirse, tras dos largos meses de asedio, el 7 de noviembre de 1914. El capitán de navío Matsuoka Shuzo tomó el mando de la plaza de Tsingtao.

Las tropas desembarcadas japonesas tuvieron unas perdidas de 414 muertos y 1.441 heridos.

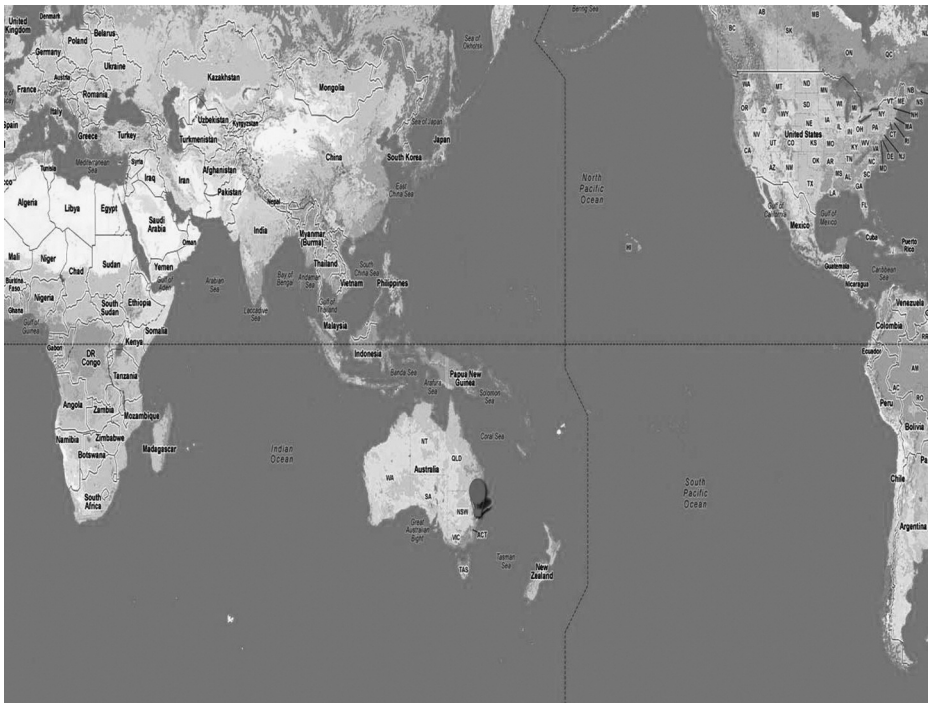
Japón continuó con su actuación independiente extendiendo su control sobre la Península de Shantung, el ferrocarril construido por los alemanes y, más aún, sobre extensas zonas de Manchuria.

---

(7) Vize-Admiral Graf Maximilian von Spee. Cruceros acorazados SMS *Scharnhorst* y SMS *Gneisenau*. Cruceros ligéros SMS *Nurnberg*, SMS *Leipzig*, SMS *Emden* y SMS *Dresden*. De esta defensa había hecho una prioridad total el Kaiser Guillermo II que llegó a decir: «...me avergonzaría más rendir Tsingtao a los japoneses que Berlín a los rusos».

Operaciones de la Marina Imperial de Japón en el océano Pacífico y océano Índico

Esta inmediatez de actuación anfibia sobre el Continente fue seguida por una actividad naval de proporciones tales que hoy en día parece un imposible dada la diversidad y amplitud del Teatro marítimo. La MIJ operó en todo el océano Pacífico, Mar de Joló, Mar de la China, océano Indico y en el Mediterráneo. Las distancias que se indican en el cuadro adjunto, pueden ayudar a comprender el esfuerzo logístico exigido, dadas las distancias existentes en el inmenso Teatro de operaciones escogido. La Primera Flota de la MIJ cooperó activamente con una Fuerza naval combinada, francesa y de los Dominios británicos, en el hostigamiento y persecución de la Flota del vicealmirante Graf (conde) Spee que había decidido regresar a Alemania, doblando Cabo de



Distancias en millas náuticas desde la Base de Yokosuka, próxima a Tokio, a distintos puertos donde la MIJ operó durante la Primera Guerra Mundial: San Francisco USA 4536'/Honolulu 3400'/ Midway 2250/ Cavite 1720/ Saigon 2400/Auckland NZ 4783/Sidney 4330/PagoPago Samoa 4135/Rabaul 2526/Saipan Marianas1262/Truk Carolinas 1832/Yap Carolinas 1571/Singapur 2889'/Cabo Buena Esperanza 5579/Aden 3627'/Port Said 5.027' / / "Cadiz-NorfolkVA 3.303mn"

Hornos. En esta larga singladura obtuvo la victoria en la batalla de Coronel, 1 de noviembre de 1914, en aguas del Pacífico chileno, aunque no pudo superar a la fuerza naval inglesa con la que se encontró y enfrentó en aguas de las Malvinas cuando precisaba carbonear. El almirante conde Spee, arbolando su insignia en el acorazado SMS *Scharnhorst,* se hundió con esta unidad en el Atlántico Sur.

En este inicio de operaciones se destacaba al acorazado *Kongo* (31.720 t) a patrullar en aguas de Midway y al crucero *Izumo* (1.0305 t) en aguas de México en apoyo del tráfico aliado. El 26 de agosto de 1914 se destacaban al crucero pesado *Ibuki* (1.5595 t) y al crucero *Chikuma* (5.040 t) a Singapur para operar en aguas de Malasia e Indonesia. El crucero *Chikuma* efectuó una búsqueda infructuosa del crucero SMS *Emden* (4.200 t) en las Indias orientales holandesas y la Bahía de Bengala hasta Colombo (Ceilán) Simultáneamente el almirante Mutsumura Tatsuo con el acorazado *Satsuma* (19.700 t) y los cruceros *Yahagi* (5.040 t) y *Hirado* (5.040 t) patrullaban las derrotas a Australia en búsqueda de posibles buques corsarios alemanes.

En respuesta a la campaña como corsario del crucero SMS *Emden* contra el tráfico marítimo aliado en el océano Índico, se destacó inicialmente al crucero *Ibuki* a Nueva Zelanda para integrarse en la protección de convoyes que a partir del 1 de octubre de 1914, transportarían tropas de la ANZAC a combatir en Medio Oriente.

Tanto el Ibuki como el resto de buques japoneses que escoltaron los convoyes de la ANZAC, lo hicieron a través del océano Índico hasta Adén en el Mar Rojo durante toda la guerra (8). Otras unidades de la MIJ escoltaron a buques franceses que transportaban tropas de Extremo Oriente para reforzar a las unidades que luchaban en el Frente occidental.

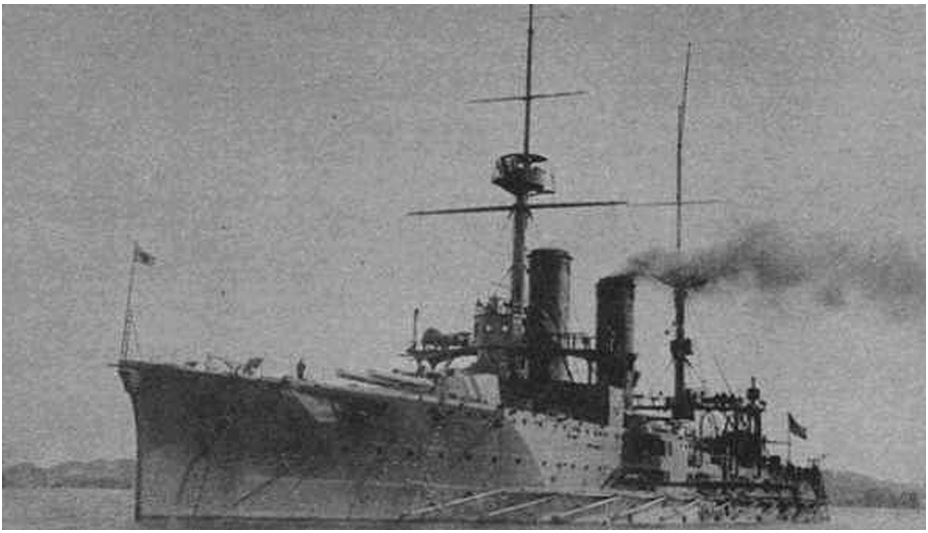
Este apoyo de las unidades japonesas al convoy correspondiente, permitió destacarse al crucero australiano HMAS *Sidney* (3.400 t) para sorprender y hundir el crucero SMS *Emden* al ser detectado en la isla de Cocos, NO de Australia, el 9 de noviembre de 1914.

En el mes de octubre de 1914 el vicealmirante Tochinai Sojiro al mando de una división de cruceros: *Tokiwa* (10.519 t) *Yakumo* (10.288 t) I*buki*, *Nisshin* (8.384 t) *Chikuma* (4.950 t) *Hirado, Yahagi* e Ikoma (13.750 t) (9) a la que se unieron buques ingleses, patrullaron en el océano Indico en busca de Corsarios alemanes.

---

(8) ANZAC / Australian-New Zeland Army Corps. El transporte de Tropas indígenas del océano Pacífico e Índico al teatro europeo durante la guerra se estima en 400.000 efectivos. Por primera vez tropas coloniales serían entrenadas y enfrentadas a fuerzas europeas.

(9) El crucero *Ikoma* fue uno de los primeros buques de la MIJ que dispuso de calderas con capacidad para utilizar indistintamente carbón o fuel-oil. Reclasificado como crucero de batalla en 1912. Desplazamiento: 15.600 t, eslora: 131,7 m, manga: 22,8 m, calado:7.95m, armamento: 4 x 305 mm, 12 x 152 mm, 12 x 120 mm, tres tubos, torpedos 450 mm, dotación: 899, 20500 shp, 2 ejes, 20 calderas Miyabara/5000 mn a 14 nudos.



Crucero acorazado, *Ikoma*, MIJ. (Foto: *www.wikipedia.org*).

El 1 de noviembre la MIJ aceptó la solicitud inglesa de asumir la responsabilidad de las patrullas a levante de los 090º de longitud Este en el océano Indico.

Cuando el SMS *Geier* (1.918 t) entró en Honolulu el 15 de octubre de 1914, puerto neutral en ese momento, el acorazado *Hizen* (12.902 t) y el crucero *Asama* (10.519 t) de la MIJ, tomaron posiciones bloqueando su salida hasta que el SMS *Geier* fue internado el 7 de noviembre de 1914. El *Hizen* y el *Asama* junto con el *Izumo* procedieron en demanda de las costas de Sudamérica para patrullar en búsqueda de buques alemanes.

Los Gobiernos de los Dominios de Australia y Nueva Zelanda aprobaban decididamente la política seguida por Japón, en cuanto a la indispensable protección que la MIJ proporcionaba a los convoyes de transporte de tropas. Sin embargo desaprobaron y protestaron por la política de anexión llevada a cabo por dicha nación, con las colonias de Alemania.

A finales de 1914 el almirante Tamin Yamaya al mando de la Primera Flota de la MIJ tomaba las islas Marshall, Marianas y Carolinas, con los excelentes puertos de Jaluit, 4 de octubre, y Truk en las islas Carolinas el 12 de octubre de 1914. Una fuerza destacada al mando del contralmirante Tatsuo Mutsumura tomaba el puerto de Rabaúl en Nueva Bretaña, 1 de octubre de 1914, para hacer lo mismo con Yap, 7 de octubre de 1914, donde se encontraba el buque hidrógrafo alemán SMS *Planet* que fue hundido por su dotación.

La MIJ destacó cuatro buques de guerra a Suva, Islas Fiyi, y seis a Truk, para efectuar misiones de patrulla.

En esta carrera neocolonial Australia se había posesionado de Nueva Guinea y Nueva Zelanda había hecho lo propio con Samoa, adelantándose por muy poco a Japón. Para evitar riesgos de posibles incidentes, Gran Bretaña aceptó que la posesión de las islas y territorios alemanes al norte del Ecuador fuesen para Japón y las situadas al sur para Australia o Nueva Zelanda.

En 1914, Inglaterra no podía ofender al más poderoso aliado con que contaba en el océano Pacífico. Máxime cuando buscaba una mayor implicación de Japón en la guerra, necesitaba su actuación en el teatro marítimo europeo a la vista de las proporciones que había adquirido el conflicto.

Japón y las islas anexionadas que se convertirían en el Mandato, 1919/1945. La isla de Guam queda excluida.

Así, tan pronto como el ministro británico de AA. EE. Sr Edward Grey, convencido por el Sr. Churchill, dirigía su primera petición formal de apoyo a Japón, 6 de agosto de 1914, que se aceptó y resolvió con el envío de buques de la MIJ a Singapur. En dos ocasiones más el mismo año se repitió la petición inglesa para un despliegue de la MIJ en el Mediterráneo y el Báltico, lo que fue rechazado.

Esta negativa fue debida a causas endógenas. El Ejército imperial (EIJ) gozaba en Japón de un mayor poder en el Gobierno que no la MIJ, aun siendo

grande la influencia de dichos estamentos en este sentido, pues ambos dependían directamente del Emperador. Esta influencia del Ejército se hizo mayor a partir de abril de 1914 con la llegada del gobierno del Sr. Okuma que permitió vetar, en noviembre de 1914, el envío de unidades de la MIJ al citado teatro de operaciones europeo.

La formación escogida para la MIJ según el modelo de la Marina inglesa y para el EIJ según el E. M. general alemán y una formación prusiana abandonado el modelo francés, llevaron a decantar sus afinidades en la Primera Guerra Mundial, la Armada por los Aliados y al Ejército por los Poderes centrales. Este conflicto de intereses particulares, pero de peso en la nación, coartaron notablemente las decisiones del Gobierno en sus esfuerzos por ayudar a Gran Bretaña.

Sin embargo en febrero de 1915 respondiendo a la repetida petición de ayuda inglesa, entraron en Singapur los cruceros *Tsushima* (3.716 t) y *Otowa* (3.388 t) bajo el mando del almirante Tsuchiya Mitsukane, para contribuir a reducir la sublevación del *5.º Regimiento nativo de infantería ligera*, mando inglés tropa musulmana, en el denominado «Motín de los cipayos de 1915».

Unidades de la MIJ participaron en la búsqueda del SMS *Dresden* (4.268 t) superviviente de la Escuadra del vicealmirante conde Spee, aniquilada en la batalla de las islas Malvinas.

La MIJ, operando desde Singapur, tuvo a su cargo la vigilancia sobre el tráfico marítimo en el mar de China, mar de Joló, aguas de las Indias orientales holandesas y de las Filipinas próximas a Luzón, durante todo el año 1915. Esto da idea de la fiabilidad, disponibilidad y entrega de buques y dotaciones.

En febrero de 1915 el Sr. Edward Grey volvió a solicitar ayuda a Japón. Las pérdidas de buques mercantes sufridas a causa de las minas submarinas fondeadas por cruceros auxiliares alemanes, forzó el aumento de buques en misiones anti-corsario. En esta ocasión el gobierno de S. M. Imperial aceptó la solicitud británica y destacó una Flotilla de destructores a Singapur para operar en el vital Estrecho de Malaca y una división de cruceros al océano Índico en misiones de patrulla. Estas patrullas se extendieron hasta las islas Mauricio y África del Sur. Los cruceros *Chikuma* e *Hirato* continuaron las misiones de escolta de convoyes procedentes de Australia y Nueva Zelanda con destino a Medio Oriente.

Consideraciones y reticencias a la actuación de Japón

Pese al esfuerzo de la MIJ en hombres y barcos en este inmenso teatro de operaciones en apoyo y a petición de Inglaterra, su labor nunca fue considerada suficiente cuando no despreciada. A fines de 1916 el almirante John Jellicoe, al mando de la Gran Flota (GF), antigua *Home Fleet*, expresaba el

escepticismo que le embargaba respecto a las intenciones y posibilidades de la MIJ, en una reveladora carta dirigida al vicealmirante Beatty al mando de la División de Cruceros de la GF (10). Describía la actuación de la MIJ como «no demasiado satisfactoria»; aventurando que la mutua antipatía existente entre Japón y Estados Unidos explicaría esa supuesta falta de apoyo por parte japonesa.

En su opinión esta nación albergaba la idea de crear «un gran Japón» que incluiría grandes partes de China y los accesos marítimos a Oriente, esto es las Indias Orientales Holandesas, Singapur y los Estrechos malayos. Opinaba que el Gobierno de Japón actuaba desde la errónea suposición de creer en la victoria de Alemania poseedora de una «máquina militar invencible», aunque también consideraba que las pérdidas alemanas en las batallas del Somme y Verdún ayudarían a corregir esa idea.

Consideraba igualmente el almirante inglés que: «aunque venden armas a Rusia e incluso a nosotros, Japón no participa plenamente en la guerra» e incluso describía el resentimiento británico ante la resistencia japonesa a tomar una parte más activa en el Teatro de guerra europeo. La consideración era compartida por otros altos mandos navales ingleses, quienes estimaban que los japoneses «no eran de mucho fiar» Esto sucedía mientras formalmente se solicitaba el apoyo naval de Japón en el Mediterráneo, donde la situación era crítica para los Aliados.

En Japón las cosas se veían de otra manera. El Ejército y la Armada mantenían opuestos sentimientos respecto a los participantes, pero cumplían los compromisos del Gobierno con los Aliados.

En el resto de la nación el desconocimiento de la guerra era prácticamente total. Más aún quienes conocían de la contienda lo consideraban incomprensible. El Gobierno procuró en todo momento mantener su participación en el conflicto lo más ajeno posible a la opinión pública. Japón no se sentía amenazado.

A finales de 1916 y principio de 1917 la solicitud inglesa a Japón de mayor apoyo naval en el Atlántico Sur y Mediterráneo creció proporcionalmente al deterioro de la situación para Inglaterra. Los Corsarios alemanes continuaban activos en la mar y así el SMS Wolf (11) hundía 120.000 t de buques mercantes aliados en el Índico y Pacífico Sur.

---

(10) Al comenzar la Primera Guerra Mundial el Almirante George Callaghan comandante de la *Home Fleet*, fue cesado por el First Sea Lord Winston Churchill. Jellicoe fue ascendido a almirante el 4 de agosto de 1914 y nombrado comandante de la ahora denominada *Grand Fleet*; fue ascendido a Caballero Gran Cruz de la Orden del Baño el 8 de febrero de 1915.

(11) Capitán de fragata Karl August Nerger. Campaña 30 de noviembre de 1916/febrero 1918. Características: 11,200 t, 11 nudos, un hidroavión, armamento: cañones 6 x 15 cm, 3 x 5,2 cm, cuatro tubos lanzatorpedos. 450 minas. Radio acción 32.000 mn a 8 nudos, cargo 8.000 t carbón.

El Gobierno japonés aprovechó esta petición para solicitar el reconocimiento de sus adquisiciones en la Península de Shantung y también de las islas del Pacífico tomadas a los alemanes. El Gabinete de Guerra británico tuvo que enfrentarse a un arduo problema, cómo contentar a su mejor aliado naval y hacerlo sin desairar a los Dominios y a Estados Unidos, éstos muy próximos a entrar en la guerra.

Una vez obtenida una respuesta favorable a su petición Japón aumentó su actuación incrementando sus patrullas en las Indias Orientales, mar de Joló, Sur del mar de China y océano Índico hasta el Cabo de Buena Esperanza; igualmente reforzó su protección al tráfico naval de Australia y Nueva Zelanda.

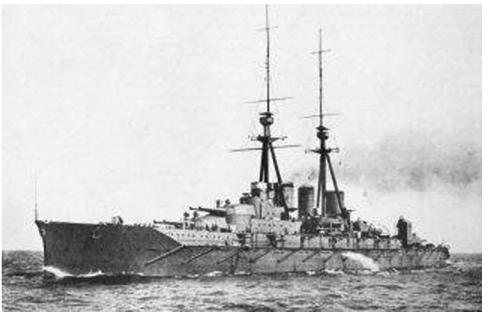
Para este esfuerzo operativo la MIJ comisionó los cruceros *Izumo* (10.305 t) *Nisshin* (8.348 t) *Tone* (4.900 t) *Nitaka* (3.716 t) *Akashi* (2.756 t) *Yakumo* (10.288 t) *Kasuga* (8.591 t) *Chikuma* (5.140 t) *Tsushima* (3.366 t) *Suma* (2657 t) y *Yodo* (1.290 t) y tres Escuadrillas de Destructores.

Japón proporciona apoyo logístico a sus aliados

Ya en 1914 Japón devolvía a Rusia tres Cruceros capturados en la Guerra ruso-japonesa, que pasaron a servir en la Flota rusa del Báltico. La industria japonesa suministró armas y municiones a Inglaterra y Rusia. En 1917 los astilleros japoneses construyeron para Francia, en solo cinco meses, doce Destructores idénticos a los de su clase *Kaba* (665 t, 30 nudos) que tripularon hasta su entrega en el Mediterráneo dotaciones de la MIJ. En diciembre de 1916 el Gabinete de Guerra británico aprobó la compra de seis buques mercantes japoneses que totalizaron 77.500 toneladas. En mayo de 1917 Japón accedió a la solicitud británica de transportar obreros chinos reclutados para trabajar en Europa. Estos transportes marítimos fueron convoyados por unidades de la MIJ. Avanzada la guerra, Japón y los Estados Unidos firmaron un acuerdo para la construcción de buques mercantes en astilleros japoneses, hasta un total de 371.000 t, lo que no pudo realizarse antes de finalizar la contienda pero se cumplió. El Gobierno de Japón no puso inconveniente en arrendar una parte notable de su flota mercante a los aliados.

Mientras que esta situación, sin duda lucrativa para Japón, discurría satisfactoriamente para ambas naciones los ingleses, dado el escaso margen de superioridad sobre la Marina alemana, intentaron en reiteradas ocasiones comprar a Japón buques de guerra para reemplazar a las unidades perdidas de la Royal Navy. Así el almirante Jellicoe propuso en 1917 el arriendo o compra de los cuatro nuevos cruceros acorazados de la MIJ, *Kongo, Hiei, Haruna* y *Kirishima* —armados con cañones de 356 mm/45 cal—, dudando que los japoneses accedieran a desplegarlos e incorporarlos a la Grand Fleet, pues consideraba que «aun accediendo es poco probable que sean capaces de

Haruna.



Kongo (12),

enfrentarse a las unidades de la Kaiserliche Marine si las dotaciones continúan siendo japonesas».

Algo debió filtrarse de esta propuesta que molestó extraordinariamente al gobierno de Japón llegando a considerarla como insultante. Se rechazó la propuesta de venta o el destacar estas unidades para integrase en la GF. Quizá el Almirante Jellicoe debió guardar su apreciación sobre la capacidad de las unidades de la MIJ hasta conocer los resultados operativos de la Flotilla de la MIJ, que fue destacada a petición del gobierno británico, cuando las Marinas Aliadas no conseguían dominar la situación que había producido en el Mediterráneo la actuación de los submarinos alemanes y austro-húngaros, ateniéndose a la orden recibida: «guerra al tráfico sin restricciones».

Ampliación de las operaciones de la Marina Imperial de Japón al Mar Mediterráneo

A principios de 1917 tuvo lugar el inicio del destacamento de las unidades navales japonesas al Teatro europeo de la guerra, concretamente al Mediterráneo.

El 11 de marzo de 1917 se hacía a la mar desde Singapur el almirante Sato Kozo en demanda de Malta, arbolando su insignia en el crucero ligero *Akashi* (2.657 t) con las 10.ª y 11.ª Escuadrillas de Destructores *Ume, Kusunoki, Kaede, Katsura, Kashiwa, Matsu, Sugi* y *Sakaki* (665 t, 30 nudos). La Agrupación naval llegó a Adén el 4 de abril. Una semana más tarde el almirante Sato aceptaba la solicitud inglesa de escoltar el transporte *Saxon* con tropas ingle-

(12) Los acorazados clase *Kongo* fueron los primeros buques de guerra armados con cañones de 14 pulgadas, 355,6 mm, 45 cal, denominado calibre 350 mm. Desplazamiento: 31,720 t, velocidad: 30,5 nudos Dotación: 1.437. Armamento: 8 cañones de 350 mm en cuatro torres. 14 de 150 mm, 8 de 127 mm a/a en montajes dobles.

sas, para lo que designó a los destructores *Ume* y *Kusunoki*. El resto de la Agrupación se hizo a la mar muy pronto desde Port Said en demanda de Malta, donde comenzaría de inmediato su cometido: la búsqueda y caza de submarinos alemanes y austro-húngaros que constituían una amenaza más que tangible en el Mediterráneo, contra el tráfico marítimo de los Aliados.

Las Escuadrillas de la MIJ llegaron a Malta en el peor momento de la guerra en el Mediterráneo para los Aliados. En el Mediterráneo las pérdidas inglesas de buques a causa de la actuación de submarinos, minas y torpedeamientos, alcanzaba los 3.096.109 de las aproximadamente 12.000.000 de t del Registro mercante británico.

El total global de pérdidas entre los meses de febrero-diciembre de 1917 fue de 2.566 buques, 5.753.751 t, lo que representaba el 48 por 100 de las pérdidas totales durante la Guerra.

Dado el insuficiente número de escoltas disponibles, los Aliados consideraron seriamente la posibilidad de reducir el tráfico marítimo por el Mediterráneo haciéndole transitar al Atlántico por Suez, Índico, Cabo de Buena Esperanza y Atlántico. Igualmente se consideró abandonar Grecia donde se encontraba el destacamento de Salónica.

Puede considerarse que la incorporación a las operaciones navales de la Agrupación del almirante Sato, aunque no cambió la balanza de la confrontación, alivió grandemente la seguridad del transporte de tropas, acelerando el cruce del Mediterráneo pues lo hacían desde Egipto hasta Francia sin hacer escala en Malta.

Buques de guerra japoneses, entre ellos el Matsu y el Sakaki, participaron en el rescate de los supervivientes del transporte de tropas aliado *Transilvania* torpedeado el 4 de mayo de 1917, junto a buques de guerra franceses e italianos en una operación de alto riesgo, dada la presencia de submarinos alemanes. De los 3000 hombres transportados perecieron 413. El Almirantazgo británico envió un mensaje de agradecimiento y reconocimiento al almirante Sato de la MIJ, por la actuación de sus buques.

El 11 de junio de 1917 el submarino alemán *U-27* atacaba al torpedo, distancia mínima, al mismo destructor de la MIJ *Sakaki* citado, ahora en misión de escolta de un convoy, produciéndole muy graves averías y la pérdida de 67 hombres de su dotación incluido su comandante.

La MIJ relevó al *Akashi* por el crucero acorazado *Izumo*, reforzando la fuerza destacada en Malta con los destructores *Kashi, Hinoki, Momo* y *Yanagi*.

Dado el aumento de la amenaza, bien real, dotaciones japonesas se hicieron cargo de barcos británicos; dos cañoneros rebautizados *Tokio* y *Sayko*, y dos destructores rebautizados *Kanran* y *Sendan*.

Las dudas sobre la eficacia y valía de los buques de la MIJ expresadas además de las anteriores por el capitán de navío Hope, jefe de la División de operaciones del E. M. del Almirantazgo, se habían desvanecido. El informe al

Almirantazgo del almirante George A. Ballard comandante naval de Malta, 21A de agosto de 1917, a este respecto es definitivo:

— La Marina nacional de Francia es de un nivel inferior a la británica, y aun menor debemos considerar a la italiana. La MIJ es otra cuestión. Los buques del almirante Sato se encuentran habitualmente en el mayor grado de alistamiento y están en la mar al menos el mismo tiempo que nuestras unidades, lo que no es comparable con las Marinas de Francia y de Italia. Los japoneses buscan soluciones a sus problemas y los solucionan por si solos, especialmente los administrativos y los logísticos. Contrariamente a los franceses que solo se preocupan de resolver sus problemas cuando no han conseguido que otro lo haga por ellos.
— La eficacia de la MIJ se manifiesta por la cantidad de días operativos en la mar de sus barcos frente a la de otros aliados británicos. Esta actuación multiplica el esfuerzo de la MIJ en la lucha en el Mediterráneo.

La contribución japonesa a las operaciones de escolta de convoyes se incrementó notablemente en 1918 cuando Alemania lanzó su ofensiva de primavera en el Frente occidental. Inglaterra respondió con un aumento masivo de tropas coloniales para este Frente que se transportaron por vía marítima de Medio Oriente a Marsella. Los buques destacados de la MIJ escoltaron convoyes con más de cien mil soldados durante los críticos meses de abril y mayo. Igualmente actuó la MIJ cuando se transportaron tropas de Egipto a Salónica destinadas a apoyar la ofensiva aliada de otoño de 1918.

Al finalizar la guerra el destacamento de la MIJ basado en Malta, había escoltado 788 convoyes aliados en el Mediterráneo con un total de setecientos mil combatientes. En los treinta y cuatro encuentros que mantuvieron los buques del destacamento japonés con submarinos alemanes y austro-húngaros, sufrieron graves daños los destructores *Matsu* y *Sakaki* ya citados.

Los buques de la MIJ permanecerían en Europa hasta mayo de 1919. Tras la firma del Armisticio, 11 de noviembre de 1918, el almirante Sato con el crucero *Izumo* y los destructores *Hinoki* y *Yamagi* procedieron en demanda de Scapa Flow para participar en la supervisión de la rendición de buques de la Marina Imperial alemana. En este fondeadero de las islas Orkney, al norte de Escocia, se hicieron cargo también de siete submarinos alemanes rendidos a los aliados.

El almirante Sato destacó a los destructores *Katsura, Matsu, Sakaki* y *Kaede* a Brindisi para colaborar en la supervisión de la rendición de buques de Alemania y Austria-Hungría. Con el mismo propósito, en diciembre de 1918 el propio almirante con el crucero *Nisshin* y los ocho destructores restantes del destacamento se trasladaron a Constantinopla. Los destructores *Kandan* y *Sendan* se devolvieron a la Marina inglesa.

Nuevas órdenes dispusieron el próximo retorno de la Fuerza naval a Japón. Destacó aún el Almirante Sato a los destructores *Ume* y *Kusunoki* a patrullar el Adriático y con el resto del destacamento naval procedió en demanda de Portland, Inglaterra, desde Malta con objeto de reunir su fuerza y marinar los *U-boote* alemanes presa de guerra para Japón.

Una vez en Portland, 5 de enero de 1919, se incorporaron al mando del almirante Sato las unidades procedentes de Scapa Flow: el *Izumo, Hinoki, Yanagi* y los siete *U-boote* que posteriormente se trasladarían a Japón con dotaciones de la MIJ.

Reagrupando sus unidades el almirante Sato volvió a Malta a finales de marzo de 1919, donde se reincorporaron el *Ume* y el *Kusunoki*. El buque de apoyo *Kwanto* atendió las necesidades logísticas de los siete *U-boote*, para unirse al crucero *Nisshin* que con la mayor parte de los destructores de las dos Escuadrillas, procedió en demanda de la base naval de Yokosuka, donde arribaron el 18 de junio de 1919, totalizando más de dos años de campaña.

El crucero *Izumo* con cuatro destructores salió de Malta el 10 de abril de 1919 para mostrar el pabellón en los puertos mediterráneos de Nápoles, Génova y Marsella. Esta despedida era una constatación del empeño de Japón en abrirse al mundo occidental del que esperaba un reconocimiento y trato igualitario. Tras una última escala logística en Malta el 5 de mayo de 1919, de diez días de duración, la Agrupación formada por el crucero *Izumo* y los restantes destructores, se hacía a la mar en demanda de Yokosuka donde rendiría viaje el 2 de julio de 1919.

La relación entre el tiempo en la mar y en puerto de sus buques fue mayor que la de cualquier otra Marina aliada.

Así los buques de la MIJ estuvieron en la mar el 72 por 100 del tiempo de su destacamento, los británicos el 60 por 100 y los italianos y franceses el 45 por 100. Los oficiales británicos consideraron que en todo momento la actuación japonesa fue impecable y ajustada al Plan que se había establecido. Los oficiales de la MIJ destacaron por su profesionalidad y seriedad.

La actuación del Destacamento naval de la MIJ en el Mediterráneo sólo mereció parabienes por parte británica. El Sr. Churchill expresó la excelente opinión generalizada, diciendo: «ni por asomo puede encontrarse el más mínimo desdoro en la actuación de los buques de la MIJ». El gobernador de Malta Sr. Methuen, después de revistar al Destacamento naval en marzo de 1919, alabó a la MIJ por «su excelente trabajo en aguas europeas» y expresó su esperanza al decir: «Dios permita que nuestra alianza, forjada en sangre, permanezca en el tiempo».

Fin de la Primera Guerra Mundial, 11:00 h 11 de noviembre de 1918. Juicio que obtiene la actuación de la Marina Imperial de Japón

La actuación y el rendimiento alcanzados por la MIJ en los distintos Teatros de la guerra —océano Pacífico, Índico, Atlántico y Mediterráneo— merecen el mayor encomio y reconocimiento.

Sin embargo, pese a esta actuación las críticas iniciales y la falta de reconocimiento llena de prejuicios, se impusieron en general. Se incrementó el distanciamiento en la relación de Japón con los Aliados y especialmente con su gran valedor.

Cabe preguntarse cómo pudo producirse este desencuentro entre Inglaterra y Japón, lento pero inexorable. Cómo pudo Inglaterra, que lo solicitó, obviar el apoyo de Japón a la causa aliada no solo en el Mediterráneo, sino también en el Índico y el Pacífico, con todo lo que este apoyo supuso.

Inglaterra permitió el aumento de esta degradación en sus relaciones con Japón especialmente a partir de 1918. La razón más clara es que la finalización de la guerra terminó con la amenaza en el Pacífico, la falta de un enemigo común hacía inútil la Alianza.

Eliminada la presencia de Alemania en Extremo Oriente y con la recién aparecida Unión Soviética sin apetencias por el momento, sobre India «la joya de la corona» del Imperio, Gran Bretaña no precisaba por más tiempo una Alianza naval con el Imperio de Japón.

Factor de mayor consideración fue la postura de Estados Unidos. Reluctantes de inicio, desde el final de la Guerra Ruso-Japonesa, 1905, al compromiso británico de la Alianza y a la participación y apoyo de Japón en la Guerra, incluso a los propios Estados Unidos, presionaron a Inglaterra, muy vulnerable económicamente, para finalizar dicha Alianza (13). A esta presión se sumaron los Dominios: Australia, Nueva Zelanda y Canadá.

Las nuevas posesiones insulares de Japón, el Mandato, flanqueaban las derrotas norteamericanas a Guam y las Filipinas. La animosidad racial y diplomáticas previas a la Primera Guerra Mundial volvían a manifestarse. De hecho, esta participación y colaboración de Japón fue olvidada o silenciada en las historias occidentales sobre el conflicto. Ya en abril de 1917 era patente para Japón el desconocimiento en Occidente de su participación en la guerra, por lo que la diplomacia japonesa ofreció a Inglaterra un memorándum que recogía los hechos llevados a cabo, para su distribución y publicación en la prensa de los países de la Entente, a lo que no se accedió por parte británica.

---

(13) El coste de la Primera Guerra Mundial supuso un gasto en dólares americanos de: USA 22,625,253,000 / Gran Bretaña 35,334,012,000 / Francia 24,265,583,000 / Alemania 37,775,000,000 / Japón 40,000,000. El 80 por 100 de la deuda de Inglaterra era con Estados Unidos.

Tratado de Versalles. Consecuencias y nueva etapa histórica

La delegación del Imperio de Japón, uno de los «cuatro grandes» en la Conferencia de Versalles, tuvo que defender su actuación en China, ante los «otros tres Grandes que actuaron como jueces» por la ocupación de Shangtun. Esta hostilidad sentida por los japoneses hacia su nación los hizo encontrarse apartados de sus aliados, por los que consideraban haber dado cuanto se les había solicitado sin reparos y de inmediato.

Al finalizar la contienda mundial el trato a Japón no será objeto del idealismo preconizado por el presidente Wilson, tal como los líderes europeos determinan en aquel momento. Los japoneses descubrirán que este nuevo idealismo no se aplica cuando se trata —en el Tratado de Versalles— de la igualdad racial y de la igualdad de posibilidades para Japón, en cuanto a expansión territorial se refiere.

Japón y Estados Unidos volvieron a distanciarse aun más en 1919 durante las negociaciones de la Liga de Naciones. Estados Unidos rehusó aceptar la propuesta de Japón de incluir una clausula sobre la igualdad racial o admitir la igualdad entre las naciones firmantes. La inmigración japonesa en Estados Unidos había sido prohibida a principios del siglo XX.

El Tratado de Versalles reconocía a Japón el control de la valiosa concesión de Shandong, lo que provocó la protesta de China, así como el Mandato sobre las Islas que previamente fueron de Alemania. Estas nuevas posesiones insulares de Japón flanqueaban las derrotas marítimas norteamericanas a Guam y las Filipinas, como se ha indicado anteriormente.

Gran Bretaña mantenía su Imperio incrementado por las colonias africanas de Alemania -Tanganica, África del Sudoeste, Camerún y Togo. Estados Unidos consideraba razonable y asumida su doctrina del «destino manifiesto» que llevaba su límite occidental a las costas de Asia, la anexión de Hawai, las islas Filipinas, Guam y parte de Samoa. Sin embargo, estas dos naciones no aceptaban por excesivo el deseo del Imperio de Japón: consideración, trato y territorios.

La constatación de un Japón fuerte, agresivo en opinión norteamericana desde 1907, con una excelente Armada y Ejército, unido a las anteriores consideraciones llevaron a influir poderosamente en el rechazo del Senado de los Estados Unidos a ratificar la adhesión de su nación a la Liga de Naciones.

Dado su carácter, la Alianza anglo-japonesa no encajaba debidamente en los fines de la Conferencia de Paz, París 1919-1920. El 8 de julio de 1920 ambos Gobiernos emitían un comunicado en el que se significaba que los términos de la Alianza «ni respondían ni se ajustaban con lo expresado en el Tratado de la Liga de Naciones que ambas potencias deseaban vivamente honrar».

La Commonwealth decidía sacrificar la Alianza con Japón como una muestra de buena voluntad con Estados Unidos que en realidad lo había exigido; la deuda contraída por Inglaterra con esta nación condicionaba la política

no británica), si bien deseaba evitar la posible alianza de Japón con Rusia o Alemania que parecía vislumbrarse o quizá imaginarse.

Los delegados de la Commonwealth convencieron a la Delegación norteamericana para que organizase en Washington conversaciones con vistas a la política internacional a seguir en el Pacífico y Extremo Oriente. Japón asistiría a la Conferencia Naval de Washington, 1922, sintiendo una enorme desconfianza hacia Inglaterra, al asumir que Londres había dejado de ser la nación que había ayudado y apoyado formalmente a Japón (14).

Japón acudió a la Conferencia organizada por los Estados Unidos para evitar que las no muy buenas relaciones existentes empeorasen aún más. Las cuatro naciones de importancia en el Pacífico, firmaron en Washington el *Four-Power Treaty* que podría considerarse como un tratado de mínimos en las relaciones de las naciones firmantes. De hecho, acababa con la «Alianza Anglo-Japonesa» como sucedió en diciembre de 1921, aunque oficialmente no finalizase hasta la ratificación del nuevo Tratado, por parte de las cuatro naciones, en 17 de agosto de 1923.

La realidad que se abría paso era el distanciamiento, la aparición de una fisura que tendía a agrandarse entre el Este y el Oeste, entre el Imperio de Japón y los Aliados.

Estados Unidos se reafirmaba en lo indicado por Teodoro Roosevelt respecto a Japón y continuaba considerando a esta nación en sus planes estratégicos de confrontación, Plan Orange.

El Imperio de Japón asumía que estaba solo y que con el tiempo una confrontación con Estados Unidos era inevitable.

---

(14) Lord Palmerston (1784/1865) secretario de Guerra durante dos décadas y primer ministro nueve años, expresó en el siglo XIX que «Gran Bretaña no tiene aliados permanentes; sólo tiene intereses permanentes»

POLÍTICA Y MILICIA

(Una visión militar de las relaciones político-militares durante el período de la Transición desde 1976 a 1984)

Javier PERY PAREDES
Almirante (RE)

Introducción

Las relaciones cívico-militares son una constante en los análisis sociológicos. La razón para ello descansa en que forman parte de la estructura en el ejercicio del poder y, en consecuencia, de las formas de gobierno de las naciones y de su acción exterior.

Cuando prácticamente se cumplen cuarenta años del primer Gobierno presidido por Adolfo Suárez y se completa la cuarta década de la aprobación de la Constitución española parece tiempo suficiente para dar una mirada retrospectiva al origen, de las relaciones entre políticos y militares en España y hacerlo desde la visión de la milicia, ya que existe una amplia información y valoración desde el ámbito de la política.

En la práctica totalidad de las memorias y análisis políticos y periodísticos de la época se encuentra alguna referencia a ello, firmada por los actores políticos de muy diversas orientaciones, en tanto que las manifestaciones o declaraciones de la milicia se circunscriben a quienes, dentro de ella, mantuvieron posiciones límite, si no marginales, o a quienes, tras su pase por la milicia, asumieron responsabilidades políticas.

Así pues, en este desequilibrio entre la masiva e ingente información procedente de la política y el quasi-vacío de la originada desde la milicia que permita describir cómo se desarrollaron estas relaciones, conviene delimitar un espacio temporal para su análisis. Para ello, los dos hitos para encuadrar este periodo temporal serían: 1976 con a llegada a la presidencia del Gobierno de Adolfo Suárez, iniciador de una reforma política que creó un nuevo estado y afectó de lleno a la milicia y 1984 con la creación de la figura del jefe de Estado Mayor de la Defensa, modificación singular que llevó a la organización militar (y digo la organización militar y no su administración) desde de estructura político-militar de tres departamentos ministeriales hasta la exclusivamente militar existente en cada una de la administraciones de los tres ejércitos en nuestros días.

El origen de las relaciones político militares

La primera referencia a la necesidad de examinar la relación entre el gobierno de las naciones y de la acción militar se encuentra posiblemente en los criterios estratégicos establecidos por Sun Tzu en el *El Arte de la Guerra* donde describe en sus primeras páginas la necesidad de la acción militar para un país como de *«importancia vital; constituye la base de la vida y de la muerte, el camino de la supervivencia y de la aniquilación; por ello es absolutamente indispensable examinarlas»* (1) para inmediatamente establecer las primeras pautas para conseguir la victoria: hacer que el pueblo tenga los mismos objetivos que sus dirigentes para que *«puedan compartir la vida y la muerte sin temor al peligro»* (2) y elegir a un general que tenga autoridad, esto es: *«inteligencia, honradez, humanidad, valor y severidad»* (3). Con ello aparecen los dos actores que marcan las relaciones: quien gobierna y quien combate, quien ordena el uso de la fuerza y quién la emplea.

Así, si se siguiera una secuencia cronológica para encontrar hitos relevantes con el fin de determinar la necesidad de ver cómo han de ser las relaciones entre quienes gobiernan y quienes combaten, se llegaría a la conclusión de que se podrían emplear esos mismos criterios estratégicos establecidos por Sun Tzu hasta llegar al siglo XVI, donde la evolución de las sociedades llega hasta el estado-nación, con una cada vez mas significada diversificación del poder, donde el gobernante deja de ser absoluto en sus decisiones para estar condicionado por sus alianzas o, simplemente, por los recursos a su disposición. Maquiavelo, en *El Príncipe*, deja patente que *«el arte de la guerra es único estudio a que deben dedicarse los príncipes, por ser propiamente la ciencia de los que gobiernan»* (4), al tiempo que dedica la práctica totalidad de la obra a decir cómo debe ser y comportarse (estar) un gobernante (para mantenerse en el poder) al que atribuye, no solamente la potestad para ordenar el uso de la fuerza, sino para dirigir su empleo.

En esta concepción maquiavélica, gobernante y general son la misma persona, porque aunque pudieran ser dos los involucrados en la dirección y en la acción durante la guerra, uno lo es todo y el otro debe conformarse con ser un títere que actúa condicionado, en todo.

Paradójicamente, a pesar de los muchos siglos que transcurren entre la concepción de Sun Tzu y la de Maquiavelo sobre las relaciones entre el gobernante y el militar, la visión del primero se acerca mas a la imagen actual de lo que hoy son que la descrita por el segundo. La sencillez de los postulados del primero vence a lo alambicado de los razonamientos del segundo.

---

(1) SUN TZU: *El Arte de la Guerra*. Editorial EDAF. 1993.
(2) *Idem*.
(3) *Idem*.
(4) MAQUIAVELO: *El Príncipe*. Editorial EDAF. 1984.

En la búsqueda de hitos más cercanos en el tiempo, habría que llegar hasta mediados del siglo XIX para encontrar nuevas referencias perdurables a las relaciones entre la política y la milicia. Así, en *De la Guerra*, Carlos von Clausewitz establece que *«la guerra no es sino una parte del comercio político y no es, por si misma, una cosa independiente»* (5), lo que lleva a pensar que, aunque están encadenadas, la política y la milicia mantienen una separación en sus formas de proceder. A ello dedica este autor uno de los capítulos finales de la obra, tal vez, porque al final de la historia, a pesar de mucho tratar las diferentes formas de organizarse para combatir y cómo combatir, se hace necesario establecer el por qué se combate y, sobre todo, para qué.

Así, en la búsqueda de una síntesis que permita establecer una marca identificable en la secuencia cronológica de las relaciones entre la política y la milicia, la validez de la misma radica en que establezca el vínculo entre objetivo, política y guerra, entre el qué, para qué y cómo. Si se admite esta vinculación, hay que pensar que el establecimiento del objetivo es una potestad exclusiva del político y la guerra, o mejor la estrategia, es una tarea exclusiva del militar, lo que deja a la política en un interregno en el cual tanto el político como el militar tienen algo que decir, por lo que el diálogo se hace no solamente posible, sino necesario. En este tiempo, avanzado el siglo XIX, hay que admitir que los centros de poder de la política y la milicia estaban muy próximos, sino superpuestos en muchas ocasiones, donde la figura de político-militar era común y donde, probablemente, se gestase también la figura del militar-político, aquel cuya meta estaba en la búsqueda de una posición preeminente más allá de ejercicio del mando militar. Por demás, en este tiempo de tanta proximidad, el lenguaje de ambos tendría muy escasas diferencias, por lo que la comunicación se haría fluida y continua.

Las relaciones político-militares en democracia

No obstante en este camino cronológico parece necesario hacer un punto de inflexión y tomar una referencia en lo que hoy es un ejemplo de una democracia moderna, esto es, los Estados Unidos de América y las ideas que sobre este tipo de relaciones se plantearon los «padres fundadores». Es necesario el paréntesis porque, cronológicamente, los planteamientos de los primeros políticos estadounidenses resultan una aportación ex novo, una ruptura o una emersión, producto de la revolución intelectual, al contrario de lo sucedido en la cultura europea cuyo análisis respondía a una tendencia, producto de una evolución del pensamiento social reinante.

---

(5) CALUSEWITZ, Carl von: *De la Guerra*. Editorial Ejército. 1978.

Al mismo tiempo, para entender el porqué de tal paréntesis, tal vez baste con hacer una referencia al «espíritu del legislador» de estos fundadores que, en sucesivas discusiones y actas fundacionales, se movían en la paradoja de crear un ejército para protegerse de las amenazas del exterior, al tiempo que tenían también miedo, por su poder en el ámbito interno, de la institución que habían creado para protegerse. La milicia estadounidense difería en su concepción, ya que se constituían con una milicia de voluntarios, en tanto que el ejército en Europa que se establecía como «el pueblo en armas». Voluntariedad versus Obligatoriedad. Es tal vez en esta miedosa paradoja donde nace mucho del pensamiento que hoy conocemos sobre el control civil de lo militar y su doble visión: la liberal y la conservadora, la que, temerosa de su influencia social, aboga por un control absoluto de la actividad militar, aunque ello suponga perdida de la eficacia en la acción, y la que, confiada en su autocontrol, propugna una mayor autonomía militar en beneficio de su eficaz funcionamiento.

Sea como fuere, el debate sigue abierto porque, como estableció Samuel P. Huntington en *El Soldado y el Estado* (6), uno de los componentes que establece la forma de control civil de lo militar es la ideología que prejuzga algunos de los factores que afectan al análisis como es la actitud del militar hacia el sistema de gobierno establecido. Así pues, un sistema liberal querrá preservar libertades civiles con unas fuerzas armadas lo mas reducidas posibles con un control fuertemente establecido de los recursos humanos y materiales de la milicia, en tanto que la opción conservadora preferirá un ejercito mayor en el que apoyar en gran medida las actividades del estado. No obstante, en estas concepciones de cómo ha de llevarse a cabo el control cabe también la paradoja de que sistemas antagónicos, como el liberalismo y el marxismo, puedan desear lo mismo: un mayor control de lo militar, aunque los métodos para llegar a ello sean diametralmente opuestos. Para unos bastará con el control de los recursos puestos a disposición de la milicia para con ello condicionar su actividad militar, en tanto que los otros preferirán controlar no solamente los recursos sino también la cadena de mando militar mediante el «comisariato» político, lo más fuerte y detallado posible, en todos los estadios y niveles.

El nunca fácil y siempre esencial diálogo político-militar en democracia

El debate en Estados Unidos de América se prolongó durante las décadas posteriores. La influencia de las guerras de mayor o menor entidad que desde los años 50 y 60 del siglo XX hicieron crecer el tamaño de las fuerzas armadas y también la presencia de militares, ya fuese en activo o retirados, tras

(6) HUNTINGTON, Samuel P.: *The Soldier and the State*. Belknap Press. 1957.

completar su carrera militar con los más altos empleos, en puestos con enorme peso en las decisiones políticas. Hay que recordar al presidente Eisenhower y al que fue secretario de Estado y de Defensa: el general Marshall. Además, en este periodo de tiempo hay que tener en cuenta también el impacto de la ley Goldwater-Nichols que terminó con una era de competición entre los «servicios armados» que se prolongó tras la Segunda Guerra Mundial para abrir paso a lo que sería la «acción conjunta» de la fuerzas armadas y, como derivada, la consolidación de un nuevo orden en las relaciones de los Jefes de Estado Mayor entre ellos y con el Departamento de Defensa. No obstante, hay que hacer un inciso para ilustrar con dos nombres la dificultad que supuso esta nueva forma de conducir las relaciones político-militares en este periodo de tiempo: Marshall durante la guerra de Corea y MacNamara durante la crisis de los misiles de Cuba.

El general Marshall, que había sido Jefe de Estado Mayor del Ejército durante la Segunda Guerra Mundial, fue designado Secretario del Departamento de Estado al término de su carrera militar, una práctica, si no común, sí usual, nombrar a un militar «Ministro de Asuntos Exteriores», baste recordar a los generales Alexander Haig y Colin Powell. Sin embargo, meses más tarde se produjeron dos situaciones que aconsejaron su redesignación como Secretario de Defensa (7), algo extraño, sino único, en la vida de un militar: el reconocimiento del Estado de Israel, con el que no estaba de acuerdo, y la actitud del general MacArthur en la guerra de Corea. A tenor de lo que nos trae a estas líneas, me centraré exclusivamente en lo segundo.

El Presidente Truman, preocupado con la actitud beligerante y agresiva de MacArthur frente a los chinos quiso limitar su capacidad de acción en la guerra de Corea con el nombramiento de Marshall como Secretario de Defensa, con el pensamiento puesto en que MacArthur aceptaría con mayor facilidad a las órdenes provenientes de quién había sido su jefe en la Segunda Guerra Mundial y un militar mas antiguo en el escalafón militar, que a las provenientes de un miembro civil de la administración. Sin embargo, se produjo la paradójica situación de que Marshall, sumido en su experiencia e influenciado por su visión en la posición anterior como Jefe de Estado Mayor, se mantuvo en la creencia de que los Comandantes en Jefe de las Operaciones estaban por encima del Secretario de Defensa, cuando sucedía lo contrario, lo cual, sumado a la independencia con que MacArthur actuaba frente a cualquier control, ya fuese civil o militar, hizo que el intento de encajar el sistema en el nuevo orden fuese un fracaso y llevase al cese de ambos generales en un corto espacio de tiempo (8). En lo que respecta al secretario de Defensa

---

(7) Nota: Marshall, general de Ejército de los Estados Unidos, Premio Nobel de la Paz, ha sido el único militar en el cargo de secretario de Defensa durante el último siglo.

(8) PREVIDI, Robert: *Civilian Control versus Military Rules*. Hippocrene Books. New York. P. 53/59.

MacNamara, quedó reflejado en las tensas relaciones que mantuvo con todos los jefes de Estado Mayor durante la crisis de Cuba al tratar de limitar las acciones militares, que hasta entonces se movían entre el todo y la nada, para darles sentido político, esto es, dejar margen al adversario para reconsiderar la situación, para establecer un «juego político» que con el tiempo se ha denominado gestión de crisis y que responde a principios diferentes a los hasta entonces establecidos por los estrategas militares que consideraban que agotada la diplomacia, la guerra era la prolongación natural. Este no fue el único incidente mayor de MacNamara con los mandos militares, se puede recordar otro botón de muestra, el enfrentamiento que mantuvo con el almirante Felt a consecuencia del rescate, fallido en su ejecución, del teniente de navío Klusmann, piloto naval caído en Laos, para cuya operación el almirante no aceptó la decisión mancomunada de los secretarios de Estado y Defensa de abandonar a su suerte al piloto y exigió a MacNamara que le pusiera en contacto inmediato con el Comandante en Jefe de la Fuerzas Armadas: el presidente de los Estados Unidos (9), quién finalmente autorizó el rescate.

Otro elemento a considerar es el profundo debate que estas relaciones han tenido entre las diferentes opciones políticas estadounidenses a raíz de la ley que estableció la «acción conjunta» de las fuerzas armadas. Sin duda este debate, fruto de la historia inmediata de los Estados Unidos y de las enseñazas, siempre extraídas de los conflictos y nunca de postulados teóricos, proporcionaron a sus actores, ya fuesen políticos o militares, culminó con la aprobación de la Ley Golgwater-Nichols. Sin embargo, al ser un producto de la cultura estadounidense, lo que se acepta como norma sirve de partida para un nuevo periodo de tiempo pero no como final de la historia, así que ese debate sobre cómo conducir la acción de las fuerzas armadas se mantuvo y se mantiene en la actualidad. Un debate que permite actuar a los Estados Unidos como líder en esta materia. Al fin y al cabo, el líder es aquel que se pone al frente de un equipo y es capaz de abrir un camino donde no lo había para facilitar el tránsito de los demás.

En este contexto, las relaciones político-militares y, en muchas facetas más amplias, las cívico-militares preservan dos principios a lo largo del tiempo: la unidad de mando, entendida como una cadena sin interrupción entre el presidente de los Estado Unidos y el último soldado en el campo de batalla, y la diversidad de opciones a estudiar, procedentes de todo el horizonte social, antes de tomar una decisión. (En la metodología naval española estos dos principios se corresponden con: la libertad de pensamiento para proporcionar opciones al mando y la adherencia a la decisión del mando una vez tomada). Para ilustrar este *modus operandi* estadounidense cabría traer a colación las

---

(9) TIERNEY, Glenn: *…put me througt the Commander in Chief*. U. S. Naval Institute Proceedings Magazine. Julio, 1999.

palabras de quien fuera Secretario de la Navy entre 1981 y 1987, John Lehman, cuando dijo que: *«cuando estos jefes (los Jefes de Estado Mayor de cada una las fuerzas armadas) son excluidos de las deliberaciones conjuntas, el resultado es un sistema de equipo generalista con toda la perspectiva estrecha y rígida en el planeamiento estratégico. Esta nunca fue la intención del Congreso, ni es compatible con la democracia americana»* (10).

La conclusión es que el dialogo político-militar se produce cuando se tiene conciencia de que las ideas de unos y otros deben ponderarse con los mismos criterios y que tomada una opción existe una supremacía de la decisión política sobre la acción militar.

Las relaciones político militares en el origen de la democracia española

Al comenzar la Transición en España, la experiencia de vida de las relaciones político-militares de políticos y militares españoles en un país en democracia era la misma para unos como para otros: ninguna. Lo que separaba a unos de otros era la interpretación de la situación que se vivía. Para unos el cambio social se había producido «de facto» y había que consolidarla con leyes, en tanto que para los otros, las leyes debían preceder a cualquier cambio. Al fin y al cabo era la pugna entre «el impulso político» y «el respeto a lo establecido», entre «la demanda de los tiempos» y «el mantenimiento del *status quo*». Esta pugna se mantenía no solamente entre la política y la milicia sino dentro de la política y de la milicia. Si bien abarcaba toda la clase política, en la milicia apenas alcanzaba a la cabeza de la institución militar y a quienes consideraban, dentro de la milicia, que los militares debían participar del debate político. (Mala cosa esta de mezclar la profesión militar y la política).

Así como se ha dicho que las relaciones entre políticos y militares o sobre el control civil de lo militar forma parte del debate público habitual en los Estados Unidos y en otras naciones sajonas en las últimas décadas, en España, como en otras naciones con raíces romanas en su ordenamiento legal, hay que encontrar las claves de esas relaciones en la propia legislación, fundamentalmente en los preámbulos o exposiciones de motivo de las normas, ya que la cultura heredada hace que prime el principio de que *nada se puede hacer si no está previamente autorizado*, frente a la concepción sajona de que *todo se puede hacer siempre que no esté expresamente prohibido*.

Si a esta forma de ser, se une la polarización social que supuso en España, tras la aprobación de la Constitución de 1978, la pertenencia a la Alianza Atlántica así como el servicio militar, su abolición o su suspensión, como

---

(10) LEHMAN, John*: Is the Joint Staff a General Staff?* Armed Forces Journal Internacional. August, 1995.

monotemas de las relaciones entre la sociedad y la milicia, o si se prefiere coloquialmente: entre lo civil y lo militar, el resultado es un vacío enorme de años, de expertos y de experiencia en la sociedad, acrecentado en la opinión pública, que llevó a considerar como expertos a quienes hicieron un efímero o circunstancial paso por la milicia y al anecdotario personal de quienes hicieron el servicio militar o, en sus postrimerías, a las vicisitudes de elementos singulares que abandonaron la milicia por diversas razones, como experiencia social para sustentar el debate.

El debate sobre la pertenencia a la Alianza Atlántica tuvo un impacto más intenso en el ámbito político que en el militar. Una confrontación entre «aliancistas» y «no alineados» que en el fondo partía de la posición antimilitarista de unos frente al aperturismo de otros. Simplificar la situación de este debate entre la derecha e izquierda políticas es erróneo. Tanta prevención se manifestaba por parte de unos y otros que el resultado fue contradictorio: se entró de lleno en la estructura política de la Alianza Atlántica que era la cuestión de fondo y se dejó a las Fuerzas Armadas al margen de la estructura militar que era la cuestión de forma. (El tiempo hizo que se disolviera la contradicción en menos de una década). Desde el punto de vista de la institución militar, encabezada por sus Jefes de Estado Mayor, la entrada en la Organización del Tratado del Atlántico Norte proporcionaba todo ventajas para las Fuerzas Armadas, salvo para aquellos que estaban politizados en sus posiciones.

Otra cuestión diferente fue el servicio militar. El rechazo visceral que supuso el servicio militar entre los políticos emergentes de la década de los 70 (al identificarlo como un mecanismo antidemocrático, cuando realmente era todo lo contrario, un mecanismo igualitario y de cohesión social), se unió al efecto rebote tras la presencia continuada de militares en la política y en la administración civil durante las décadas precedentes. El resultado fue el rechazo de todo aquello que fuese militar y la creencia de que no solamente la milicia debía transformarse, sino la totalidad de los militares. Únicamente aquellos que se declaraban demócratas parecían dignos de confianza, cuando la realidad es que la lealtad quedó de manifiesto, no solamente en los oficiales generales que apoyaron y participaron en gobiernos de la Transición y que asumieron los riesgos de la incomprensión dentro de sus instituciones (11), sino en todos aquellos que disciplinadamente, con cualquier empleo militar, cumplieron sus obligaciones militares. Para documentar este periodo de tiempo se puede acudir a las varias memorias de los actores políticos de la época y a las muy escasas valoraciones de los militares que ocuparon puestos de responsabilidad. Sin duda, esta realidad militar contrasta con la percepción que desde la política se tenía de los militares. Fernando Ónega atribuye a Adolfo Suárez la frase de: *«A los únicos que no he conseguido poner en su*

(11) SÁNCHEZ-TERÁN, Salvador: *La Transición. Síntesis y Claves*. 2008. P. 268.

sitio es a los militares» (12). Tal vez, el error está en que la única percepción que se tenía era la de los militares que se manifestaban políticamente o que quisieron invadir, y lo hicieron ocasionalmente, la esfera política con sus acciones. Ciertamente poco se miró a quienes desde sus puestos mantuvieron el silencio debido y actuaron como servidores públicos de una democracia, sometidos al poder civil y a la disciplina militar ya dependieran de un mando civil o militar. Este difícil diálogo entre política y milicia queda patente en la falta de entendimiento entre el presidente Suarez y el Consejo Superior del Ejército de Tierra en el otoño de 1976 (13) en el cual el presidente estableció su política sobre la legalización del partido comunista. A tenor de las crónicas queda claro que uno habló en términos políticos y dijo: «hoy por hoy no, pero ya veremos mañana» y los otros entendieron en términos militares: «nunca» (14). Las consecuencias se hicieron notar en la primavera de 1977, cuando se legalizó el Partido Comunista de España y provocó el relevo en la cartera del Ministerio de Marina. A fe cierta que tal relevo se llevó a término con valor por parte del almirante Pascual Pery (15) y disciplina por parte de la Armada (16).

Tal vez también hay que aceptar que cuando en la política y los medios de comunicación se habla de Fuerzas Armadas se hace una simplificación impropia, considerar que las Fuerzas Armadas son el Ejército, consecuencia de la actuación política de algunos miembros del Ejército de Tierra en el ámbito político. Como también describe Salvador Sánchez-Terán, ni la Marina ni el Ejército del Aire participan en esas aventuras políticas (17). Sirva como muestra de lo dicho el contraste entre la presencia de miembros del Ejército de Tierra (incluidos guardias civiles, entonces parte de ése ejército) y la participación de miembros de la Armada y del Ejército del Aire. Un contraste que puede visualizarse en las figuras del general Armada y almirante Liberal, el primero asumió un papel, político, que no le correspondía, en tanto que el segundo formó disciplinadamente parte del Gobierno de los Subsecretarios durante los acaecimientos del 23-F (18).

---

(12) ONEGA, Fernando: *Puedo prometer y prometo*. Editorial Plaza y Janes. 2013. P. 267.

(13) HERNÁNDEZ, Abel: *Suárez y el Rey*. Espasa Fórum. 2009. P. 94.

(14) PREGO, Victoria: *Adolfo Suárez, la apuesta del Rey*. Unidad Editorial. 2002. P. 70 a 79.

(15) Nota: el almirante Pery declaró con motivo del 40 aniversario de la Explosión de Cádiz de 1947 a Encarna Sánchez en su programa radiofónico, referido a los marineros que le siguieron en aquella arriesgada actuación, que. «donde hay alguien que manda, hay valientes que obedecen». Esto mismo, seguir con valor al que manda, supo hacerlo cuando se le pidió.

(16) ORTIZ, Manuel: *Adolfo Suárez y el Bienio prodigioso*. Editorial Planeta. 2006. P. 178.

(17) SÁNCHEZ TERÁN, Salvador: *La Transición. Síntesis y Claves*. 2008. P. 267.

(18) Nota: El almirante Liberal Lucini, Ángel fue el primer jefe de Estado Mayor de la Defensa en 1984.

Rellenar un vacío en el tiempo para comprender el presente

Cronológicamente, en España, hay que establecer como límite para analizar el control civil de lo militar la creación del Ministerio de Defensa en 1977, ya que con anterioridad a esa fecha, las relaciones entre políticos y militares formaban parte de una amalgama donde política y milicia eran difícilmente identificables separadamente, donde la cadena de mando militar participaba de las decisiones políticas al contar con cuatro ministros militares, de Presidencia, del Ejército, de Marina y del Aire, sentados en la mesa del Consejo, con responsabilidades que abarcaban mas allá de lo que hoy se consideraría estrictamente militar, al tiempo que también se incorporaban como ministros en otras carteras miembros de las fuerzas armadas por su condición o formación (19). Esta misma fecha es la que asume el ministro de Defensa Narcís Serra en su libro *La transición militar* (20), donde en una difícil simbiosis de memorias de su época de ministro de Defensa y ensayo sobre las relaciones político-militares, deja numerosas valoraciones sobre la percepción social de las Fuerzas Armadas y en particular en el seno de la clase política española que hace referencia a privilegios, autonomía, adaptación psicológica y otros aspectos que quienes vivimos ese periodo de tiempo ya en la milicia nunca tuvimos, ni necesitamos.

En 1977, la motivación para la creación del Ministerio de Defensa queda inserta en las razones de carácter general que el Gobierno del presidente Suárez incluyó en la reestructuración de la Administración General del Estado en julio de ese año (21) y que, sin lugar a dudas, obvio al observarlo a tiempo pasado, se justifican por sí solas: adecuar la administración a la demanda social, considerar la magnitud e intensidad de los cambios políticos que se habían producido, proporcionar una mayor eficacia administrativa y mejorar la coordinación de los distintos departamentos.

En este contexto, la reestructuración de 1977 supuso el primer cambio de fondo en el control civil de lo militar y en las relaciones político-militares: la milicia abandonaba el Consejo de Ministros «de jure», los tres ministros militares eran sustituidos por el Ministro de Defensa que no necesariamente debía ser militar, aunque veremos que este abandono de la milicia no lo fue «de facto» ya que mantuvo la obligatoriedad de que el subsecretario, pieza clave

---

(19) Nota: El almirante Carrero Blanco que llegó a ser presidente del Gobierno y ministros como León Herrera de Información y Turismo (Jurídico Militar del Ejército del Aire), Osorio de Presidencia (Jurídico Militar del Ejército del Aire), Suanzes Fernández de Industria (Ingeniero Naval de la Armada) o Solís Ruiz de Trabajo (Jurídico Militar de la Armada).

(20) SERRA, Narcis: *La transición militar*. Editorial Debate. Abril 2008. P. 58.

(21) Real Decreto 1558/77, de 4 de julio, por el que se reestructuran determinados órganos de la Administración Central del Estado. Boletín Oficial del Estado número 159 de 5 julio 1977, p. 15035/37.

en la confección y puesta en vigor de la política de un gobierno, debía ser un oficial general o almirante en situación de actividad (22). En esta reestructuración se tomó como modelo orgánico para las Fuerzas Armadas españolas gran parte del contenido de la denominada Ley Orgánica de la Armada de 1970 (23), donde en una muy motivada exposición se establecían diferentes niveles de decisión donde el Ministro asumía la dirección política y el Jefe de Estado Mayor se convertía en la *«….primera autoridad militar de la Cadena de Mando Naval…»* (24).

Así las cosas, en ausencia de una norma constitutiva del Ministerio de Defensa que diera forma completa a las relaciones entre la política y la milicia, representada en el departamento por la Administración Central del Estado, se publica un año mas tarde una orden ministerial[25] bajo el epígrafe de la Subsecretaría de Defensa para establecer la relaciones entre las autoridades de los organismos centrales del Ministerio y las de la cadena de mando militar, si bien la motivación difiere de la finalidad de hacer un todo uniforme y fluido que permita convertir las directivas del Ministro en órdenes militares o de hacer posible que los Jefes de Estado Mayor pudieran proporcionar opciones militares para sustentar decisiones políticas. Las razones expuestas tienen un trasfondo administrativo: *«evitar retrasos que se producirían si el único contacto que pudieran tener las distintas cadenas y Organismos fuera por medio de sus primeras autoridades»*, lo que pone de manifiesto un problema de comunicación interna, el hermetismo horizontal existente entre los ejércitos y lo que más tarde se ha consolidado en su denominación como Órgano Central, y además mostrar la tendencia generalizada de elevar cualquier asunto, por menor que este fuera, hasta el vértice de la estructura orgánica para así «blindar» la decisión tomada ante los restantes componentes de la organización. Esta forma de proceder ya entonces se observaba como un modo de funcionar fuera de los tiempos (26).

---

(22) Nota: Resulta significativa la distinción que se hace de oficial general o almirante, cuando este último esta inserto en la definición del primero. Tal vez pesara el hecho de que estuviese preparado el nombramiento del primer subsecretario del Departamento y éste recayese en el almirante Liberal Lucini, Ángel.

(23) Ley 9/1970, de 4 de julio, orgánica de la Armada. BOE 161. 7 de julio de 1970. P. 10705/10710.

(24) *Idem*. Artículo once.

(25) Orden Ministerial por la que se regula la relación entre las autoridades de la cadena de mando militar y las de los organismos centrales del Ministerio de Defensa, de 27 de junio de 1978, publicada en el Diario Oficial del Ejército, Boletín Oficial del Ministerio de Defensa número 150, de 4 de julio de 1978. P. 33.

(26) Nota: Por estas fechas se mantenía el debate de la acción conjunta de las fuerzas armadas en la práctica totalidad de los foros de pensamiento de las relaciones político-militares y que desembocaron en la Ley Golgwater-Nichols de 1984 en Estado Unidos de América, norma que sirvió de inspiración para la reestructuración de las fuerzas armadas de naciones occidentales.

Pero si así sucedía en el orden interno, en lo que se refiere a las relaciones político-militares mas allá del Departamento, la comunicación en estos tiempos respondía más a un cotilleo cívico-castrense (27), basado en valoraciones infundadas y razonamientos marcados por la ideología del político, por lo que nunca podría clasificarse como diálogo, mas bien como intercambio de posiciones inamovibles que, por un lado, servía para «calentar» el ambiente (28) y que, como consecuencia de ello, adquirió progresivamente la forma de monólogo donde desapareció la igualdad intelectual de las partes y primó la posición política que acalló cualquier forma de respuesta que difiriera del «pensamiento políticamente correcto» reinante en ese momento (29).

Aunque en este tiempo resultaba común la inexistencia de una exposición de motivos en las leyes que se aprobaban por las Cortes Generales, la realidad es que aquellas leyes de marcado sentido político o sensibilidad social y mediática, incluían una motivación que las convertían en el fundamento de la decisión ante el colectivo al que iba destinado (30). En este contexto, la ausencia de motivación política en la Ley de Criterios Básicos de la Defensa Nacional y de la Organización Militar de 1980 (31) y en su modificación de 1984, da lugar a pensar que se trataba de un imperativo hacia las Fuerzas Armadas que no requería ninguna explicación al colectivo al que iba dirigido fundamentalmente, si bien involucraba a toda la actividad del Gobierno (32). Estas dos normas legales del máximo rango disponen los preceptos en los que basar las relaciones entre autoridades vinculadas con la defensa nacional y la organización militar sin que ninguna de las dos leyes contase con una exposición de motivos o preámbulo que pusiera de manifiesto el espíritu del legislador a quienes debían aplicarla de manera mas directa, los militares. La ausencia de tal motivación da un fuerte carácter imperativo y, sin embargo, su

---

(27) ONEGA, Fernando: *Puedo prometer y prometo*. P. 274.

(28) SÁNCHEZ TERÁN, Salvador: *La Transición. Síntesis y Claves*. 2008. P. 265.

(29) Nota: Sin duda la personalidad de los actores y el conocimiento mutuo de políticos y militares fueron elementos esenciales para el diálogo, como fue el desconocimiento y la desconfianza para el desencuentro.

(30) Nota: Las leyes: 37/1979, de 19 de noviembre de integración de los funcionarios del Cuerpo Auxiliar de la Administración Militar en el Cuerpo General Administrativo; 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado; 15/1980, de 22 de abril, de creación del Consejo de Seguridad Nuclear; 26/1980, de 19 de mayo, de supresión del Alto Estado Mayor; y otras son muestras de la ausencia de motivación. No obstante, la Ley 35/1980, de 26 de junio, sobre pensiones a los mutilados excombatientes de la zona republicana, si cuenta con una exposición de motivo por su indudable calado político en aquel momento.

(31) Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar. Boletín Oficial del Estado 165 de 10 julio 1980. P. 15750/15753.

(32) Ley Orgánica 1/1984, de 5 de enero, de reforma de la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar. Boletín Oficial del estado número 6 de 7 enero 1984. P. 389/390.

contenido se abre a múltiples interpretaciones en parte de su articulado al introducir conceptos indefinidos, jurídicamente indeterminados, como es el Plan Estratégico Conjunto, cuyo índice nunca quedó definido en la ley, al tiempo que elevaba decisiones de carácter técnico-militar al ámbito político como el establecimiento de los programas de armamento o la definición de las plantillas de las fuerzas armadas.

El resultado fue que la aplicación de esa ley y su modificación tuvo, por un lado, un marcado componente político como se ha dicho al poner los programas de material y el número de efectivos como finalidad del debate sobre la defensa nacional en las Cortes Generales, sin que previamente se estudiase las necesidades de la defensa nacional y sus objetivos, simplemente se trataba de establecer los límites presupuestarios, y, por otro lado, un escaso soporte técnico militar ya que, para determinar el Objetivo de Fuerza Conjunto que debía incluir el Plan Estratégico Conjunto, se partía del desconocimiento de los objetivos que las Fuerzas Armadas debían alcanzar a corto, medio y largo plazo, lo que dejaba la definición del Objetivo de Fuerza más a los deseos de los Jefes de Estado Mayor por mantener el status quo existente, que al establecimiento de las necesidades humanas y materiales reales para cubrir unos objetivos de la defensa nacional ya que nadie en el ámbito político los había definido.

Un segundo aspecto que apoya la idea del significativo componente político de la ley de 1980 es la definición de las competencias de la Junta de Jefes de Estado Mayor a la que define como la cabeza de la cadena de mando militar, algo contrario a la tradición militar donde la responsabilidad de mando recae en una persona y nunca en un organismo, comité u órgano colegiado. Sin duda esto refleja la intención política de, sin alterar en exceso el status de los Jefes de Estado Mayor, querer introducir un elemento aglutinador de las Fuerzas Armadas bajo una única organización militar. El objetivo tácito de la ley quedaba claro, si bien la solución expresa adoptada no ayudaba a alcanzarlo. Este aspecto de la ley quedó desmontado en 1984. La Junta de Jefes de Estado Mayor pasó a ser un órgano asesor y se creó la figura del Jefe de Estado Mayor de la Defensa, que asumía el papel de cabeza de la cadena de mando militar. Así se volvió a la tradición militar española: asesoramiento multidisciplinar y unidad de mando, pero como sucediera en este período de tiempo, el ejercicio de esta potestad quedaba condicionada a tiempos de guerra o cuando el Gobierno así lo dispusiera en una circunstancia concreta. Incluso se abría la posibilidad de nombrar a alguien distinto al Jefe de Estado Mayor de la Defensa para ejercerlo. De nuevo aparece el equilibrio político entre lo que se quiere y lo que se puede, en una traducción que resulta difícil de encajar en la cultura militar.

Sin embargo, dado el enorme componente político de ley, como se ha dicho, y el contexto temporal en el que se modifica, con las secuelas del intento del golpe de estado del 23-F, la creación de un mando militar único

para las operaciones militares se hizo sin restar formalmente las competencias de los Jefes de Estado Mayor. Con ello parece que se buscó una solución de compromiso, un consenso en el léxico de la época, para evitar un encontronazo frontal entre la decisión política y la posición militar. Se empleó para ello una estrategia de aproximación indirecta, en lugar de trepar a la cumbre por el camino más corto, subir por una senda zigzagueante más larga pero alcanzar igualmente la cumbre. Se opta por modificar paulatinamente la capacidad autónoma de cada uno de ejércitos mediante la asunción «funcionalmente» de las competencias por organismos centrales del Departamento, incluido el Estado Mayor de la Defensa recién creado, sin anular «formalmente» las de los Jefes de Estado Mayor. Por usar un símil, se mantuvo el diseño de la botella, pero se le vació parcialmente de contenido. En este sentido hay que hacer notar que en este periodo de tiempo la Guardia Civil que hasta entonces había sido un cuerpo particular del Ejército de Tierra pasó a ser poco después un cuerpo componente de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (33). Pero como se ha dicho, la ambigüedad de crear o modificar algo nuevo sin suprimir lo antiguo era una consecuencia de la aplicación generalizada del «consenso» y esa ambigüedad se ha alimentado con el tiempo.

Sea como fuere hay que quedarse con la valoración que Sánchez-Terán hace y que aunque existen signos externos que apuntan a lo contrario, la Transición se hizo con la colaboración de las Fuerzas Armadas (34).

Conclusión final

La Transición fue probablemente el período de mayor generosidad de españoles consigo mismos, lo que se tradujo en un avance social de décadas. Los militares españoles, aparentemente separados de la sociedad, mostraron que formaban parte de ella y, sin duda, quisieron estar en el futuro que se abría en el horizonte.

Las dificultades que se presentaban por la inexperiencia en las relaciones político militares durante los primeros años, tras la aprobación de la Constitución española de 1978, se vieron atemperadas por la fórmula de «construir sin desmontar» que propiciaron un equilibrio entre lo viejo y lo nuevo a la espera de reformas de mayor calado que llegaron años más tarde.

El conocimiento mutuo y el trabajo en equipo hizo que, con los años, el diálogo político y militar se abriese a una sociedad que también se abría al mundo de las relaciones internacionales en esos mismos años.

---

(33) Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
(34) SÁNCHEZ-TERÁN, Salvador: *La Transición. Síntesis y Claves*. 2008. P. 265.

El posicionamiento político de militares en servicio activo, ya fuese en un sentido u otro, afectó negativamente a la imagen de las Fuerzas Armadas ante la sociedad, si bien, el posicionamiento político convertido en acción contraria al orden constitucional establecido mermó la confianza del mundo de la política en la milicia durante los años posteriores a la Transición. Esta situación alimentada por el incremento de las acciones terroristas durante los últimos años 70s y los primeros 80s acrecentaron la tensión en las relaciones político militares en ese período de tiempo.

Las Fuerzas Armadas, si bien tenían dificultad para encontrar su aportación inmediata a la actividad social en España al revertir muchas de las tareas cotidianas que tenían delegadas de otros departamentos ministeriales (administración marítima, aviación civil, protección civil, etc.), hallaron en los acuerdos y las organizaciones multinacionales, la Alianza Atlántica y la Unión Europea Occidental fundamentalmente, objetivos y, sobre todo tareas, en las que sustentar su actividad y, a la vista de la sociedad, su razón de ser. Esta orientación casi exclusiva hacia objetivos de política exterior, difusos en muchos momentos, relajó las relaciones político-militares, pero por el contrario, alejaron a las Fuerzas Armadas de la actividad cotidiana de la sociedad, lo que se convirtió en una percepción negativa de la necesidad de la defensa militar.

La experiencia en política doméstica y la apertura hacia el exterior, tanto de la vida política como de la actividad militar, se acrecentó paulatinamente sin que pueda establecerse quién arrastró a quién en este proceso de actualización continua que sufrieron las relaciones político-militares en España en las décadas siguientes.

No obstante, como parte de la sociedad, las Fuerzas Armadas se adaptaron y transitaron dentro de la Constitución hasta llegar a lo que hoy son: una de las instituciones más valoradas por la sociedad junto a la Monarquía y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

ANEXO
Apostillas al ensayo «Política y Milicia»

Sin duda, hacer un ensayo sobre esta materia y dejarlo en el análisis tiene sus ventajas, ya que dejas al libre albedrío, al libre pensamiento del lector, y además alejas cualquier compromiso del autor sobre las consecuencias a futuro de la situación descrita y analizada.

Sin embargo, parece conveniente asumir la responsabilidad de llevar el análisis al mundo concreto del día a día para que aquellos que tengan el compromiso de asumir las relaciones político-militares desde el lado de la milicia en los años venideros se encuentren algo asistidos y dejen de enfrentarse a la situación de cada día con el vértigo de la hoja en blanco en este campo.

Sin deseo de que se asuman los postulados que aquí se incluyen, el objetivo de estas apostillas es entrar en materia y agudizar el ingenio para afrontar situaciones que con toda seguridad serán distintas de las de ayer y se afrontarán con medios diferentes y con personas diferentes.

Así pues, para el oficial que mañana deberá apoyar a un político en su gestión, tal vez le sirvan estas apostillas:

— El dialogo político-militar es difícil porque los lenguajes que uno y otros usan son muy distintos. El entendimiento primero y la confianza después nacen cuando el político siente que el militar entiende su lenguaje. Escúchalo y apréndelo. Entenderlo es cuestión de tiempo.
— En determinados niveles de responsabilidad, es obligado entender los dos lenguajes, el político y el militar, pero debes hablar solamente en el militar. No hay nada que produzca más desconfianza a unos y otros que un militar que habla en «politiqués».
— La personalidad del político que apoyas tiene una enorme influencia: los hay líderes, los hay gestores y los hay que ejercen alternativamente de una u otra forma. A los primeros plantéale opciones prudentes, a los segundos iniciativas viables y a los terceros objetivos imaginativos.
— La certeza es inexistente en un mundo con el tiempo como variable continua. Como en matemáticas, hay dos tipos de variables. La situación es continua, evoluciona a cada instante. Las decisiones sin embargo son una variable discreta, se toman de vez en cuando. Observa la situación de forma continuada. Las decisiones políticas vienen a su tiempo, no las pidas, espéralas.
— Querrás ver en las directrices políticas: lo que puedes hacer, lo que no puedes hacer y a lo que estás obligado. Sin embargo, habitualmente encontrarás solamente lo primero. Lo demás forma parte del riesgo que debes afrontar y del compromiso que debes asumir.
— Busca opciones positivas para incluir en tus propuestas. Las negativas no son aceptables en el ámbito político. Nunca incluyas entre tus propuestas una opción de relleno, porque probablemente será la elegida y entonces no sabrás como sustentarla.
— Toma tus decisiones militares de forma pautada, sin sorpresas en el tiempo. Si no las tomas, alguien las tomará por ti. Mala cosa, lo hará quien no debe, te quitará la autoridad y después la potestad.
— Piensa lo que quieres decir y hasta dónde quieres llegar con tus palabras. La ausencia de un objetivo es producto de la pérdida de capacidad para imaginar, pero mucho más de escuchar y contrastar ideas.
— Asume el error en tu evaluación de la situación si la realidad te lo dice. Es una sabia decisión y más si con ello salvas de una mala situación política. Aparentemente te hará débil hoy, pero será una fortaleza mañana.

— Trabaja en equipo. Hacerlo introduce un valor añadido a la autodefensa, crea un vínculo intangible capaz de frenar el ataque del adversario. Hazte con un buen equipo.
— Asume la idea que el sentido común es el nexo de unión entre los lenguajes político y militar. Tiene distintas expresiones, pero ambos las entienden. Acuérdate que el tiempo desmorona lo que se hizo sin motivo y sin pensamiento.
— Piensa que la imposición nunca es una solución razonable. Solamente lo es frente a la «sin razón», por eso solamente ante ella vale el silencio, la resistencia y el empleo de la fuerza… por este orden.
— Diferencia entre el equipo y la corte. El equipo hace que todos sus miembros sientan sus aportaciones tan valiosas como la de los demás. La corte establece el valor de las ideas en función del escalón que se ocupa no por la bondad de su contenido.
— Date cuenta de que el reconocimiento por parte del adversario es más fiable que la adulación de los propios. Si haces algo bien espera el silencio. Si algo va mal oirás pronto el ruido de fondo.
— Observa que el crédito de una evaluación militar para tomar una decisión política está en una información fiable y un análisis completo. Contrasta la información y valora los análisis. Después plásmalo todo en pocas frases.
— Piensa que la pérdida de objetivos convierte a los procedimientos en el último fin. Cuando no hay fondo todo queda en la forma. La consecuencia es organismos vacíos y gentes ociosas que consumen recursos sin aportar nada, salvo ruido.
— Evita distanciar la decisión política de la orden militar, o entre la capacidad militar y la opción política. Dilatar ese tiempo sirve para que otros manipulen y cambien el sentido de las cosas.
— Entrega tu tiempo al trabajo para que el político disponga del suyo. Exponer análisis largos y complicados de nada sirve, di tan sólo la síntesis de los problemas y sobre todo las opciones para solucionarlos. La confianza del político en el militar está en función de que haga un análisis completo para sí, una síntesis para los dos y una propuesta con opciones para él.

BIBLIOGRAFÍA

FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier: *El Rey y otros militares*. Editorial Trotta. 1998.
HUNTINGTON, Samuel P.: *The Soldier and the State*. Belknap Press. 1957.
HERNÁNDEZ, Abel: *Suárez y el Rey*. Espasa Fórum. 2009.
HERRERO, Luis: *Los que le llamábamos Adolfo*. La Esfera de los libros. 2007.
MAQUIAVELO: *El Príncipe*. Editorial EDAF. 1984.
MEDINA, Francisco: *Memoria oculta del Ejército*. Espasa Calpe. 2004.
MORÁN, Gregorio*: Adolfo Suárez*. Colección Documento. 1979.
ÓNEGA, Fernando: *Puedo prometer y prometo*. Plaza y Janés. 2013.
ORTIZ, Manuel: *Adolfo Suárez y el Bienio prodigioso*. Editorial Planeta. 2006.
OSORIO, Alfonso: *Trayectoria política de un ministro de la Corona*. Espejo de España. 1980.
PREGO, Victoria: *Adolfo Suárez, la apuesta del Rey*. Unidad Editorial. 2002.
PREVIDI, Robert: *Civilian Control versus Military Rules*. Hippocrene Books. New York.
QUEVEDO, Federico: *Pasión por la libertad*. Altera. 2005.
SÁNCHEZ-TERÁN, Salvador. *La Transición, Síntesis y claves*. Ed. Planeta. 2008.
SERRA, Narcis. *La transición militar*. Editorial Debate. Abril 2008.
SUN TZU: *El Arte de la Guerra*. Editorial EDAF. 1993.
Armed Forces Journal Internacional.
Boletín Oficial del Estado.
Boletín Oficial del Ministerio de Defensa.
Diarios de sesiones de las Cortes Generales. 1978-1984.
Ministerio de Defensa. Memoria de la Legislatura 1982-1986.
Revista Española de Defensa.
REVISTA GENERAL DE MARINA.
U. S. Naval Institute Proceedings Magazine.

HACIA EL BUQUE DE GUERRA DEL FUTURO

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (R)

Unas cuantas preguntas

¿Cómo será el buque de guerra del futuro? ¿Qué aspecto tendrá allá por el año 2050? ¿Será como los barcos de ahora, o por el contrario tendrá un aspecto muy diferente?... Son algunas de las preguntas que se pueden oír en foros que tratan del tema, y que también se hacen hoy en día los diseñadores de barcos y los jefes de programas navales. Y la verdad es que las respuestas son difíciles, porque por mucho que digamos y por mucha fantasía que le echemos, siempre vamos a tener unos amplios márgenes de error.

La ciencia, la técnica y la tecnología siguen adelante con su imparable capacidad de evolución y desarrollo, recorriendo unos caminos que ellas se encargan de abrir y que el hombre trata de reconducir, de controlar. Y vemos como predicciones y prospectivas del pasado, a pesar de estar muy pensadas, muy meditadas y muy al día, con frecuencia no se han cumplido, y las cosas se han ido por otros caminos. Y no es que los resultados sean mejores o peores que los vaticinados; sencillamente, son diferentes. Puede que esos resultados parezcan menos avanzados de lo que se predecía, al menos en sus apariencias externas, pero también es verdad que en muchos aspectos son mucho más evolucionados de lo que se podía pensar.

De todas formas, hay gente con una mente calenturienta y una enorme capacidad de fantasía, que, puesta a predecir cómo va a ser el futuro, no tiene barreras y hace unas predicciones donde a veces la ciencia ficción se queda en pañales. Y digo esto tras consultar alguno de los libros de la segunda mitad del siglo XX de mi biblioteca, hablando del futuro en plan científico, ya que me he quedado perplejo con sus a veces disparatadas predicciones para el año 2000 (pero esta es otra historia).

Época de cambios

Estamos viviendo una época de continuos cambios en todos los aspectos de la vida. Las comunicaciones, la informática, la telefonía, los ordenadores, el automatismo, la robótica, la cibernética y muchas cosas más están meti-

das en una espiral evolutiva que no tiene fin. Los cambios, las mejoras, la rapidez de respuestas, las capacidades de almacenaje, las resoluciones, las memorias…, cada día que pasa son mayores y mejores. *Megapixels, feisbuk, ram, terabaits, uesebe, internet, draive, virtual, linkedin, nube, esmartfon, ordenador, word, guasap, servidor, pendraive*, etc., son vocablos que hace unos años no existían o tenían un determinado significado, y hoy los usamos con todo el desparpajo del mundo dentro del nuevo contexto en que nos movemos.

Estos cambios afectan a todo nuestro entorno a veces sin que nos demos cuenta, ya que somos verdaderas esponjas, capaces de absorber con toda tranquilidad nuevas situaciones, y adaptarnos a ellas como si hubieran estado con nosotros desde siempre. Ahora todos nuestros artefactos tienden a ser «inteligentes», lo que por una parte ayuda mucho, pero por la otra crea fuertes dependencias, piense usted por ejemplo lo que suele ocurrir, si al salir de casa se da cuenta de que se ha olvidado el teléfono móvil en la consola de la entrada, o si en plena conducción se queda sin GPS y no había consultado previamente el mapa de siempre, pero así es la vida, y hay que seguirle la corriente si no queremos quedarnos tirados en la cuneta.

El buque de guerra del futuro

Y esto que cuento también ocurre con nuestros barcos de guerra, que son los verdaderos protagonistas de la presente crónica. En ellos tratamos de aplicar los últimos adelantos, intentando acercarnos al futuro en lo posible, lo que supone unas buenas dosis de imaginación. Vista la velocidad y rapidez con que se desarrollan las nuevas tecnologías, y teniendo en cuenta que el proceso de obtención de un barco de guerra desde su desarrollo conceptual hasta su entrega, es como mínimo de 10 años, si no nos anticipamos a lo que se nos pueda venir encima, corremos el riesgo de recibir un producto final, un nuevo barco, ya anticuado y puede que obsoleto.

Vistas las tendencias de hoy en día, y tras un detallado análisis de por dónde van las cosas, podemos anticipar que los barcos del futuro estarán altamente informatizados y automatizados. Deberán de tener una alta y rápida capacidad de respuesta ante las diferentes amenazas, a base de fuertes sensores y poderosas armas. Su supervivencia deberá de estar asegurada por una gran capacidad de detección y defensa, con una alta facilidad de «camuflaje» a base de reducidas firmas en todos los campos (calidad «stealth»), a la vez que contarán con una importante redundancia de lazos y sistemas. Su mantenimiento y reparación deberá de ser rápido y fiable, basado sobre todo en el cambio de módulos. Su manejo deberá de ser sencillo y seguro, para que pueda ser llevado a cabo por una reducida dotación altamente cualificada. Y además de ser muy versátiles, los nuevos barcos deberán de contar con un

amplio margen de crecimiento, que les permita incorporar los avances tecnológicos que se vayan produciendo a lo largo de su vida operativa.

Todos los países y todas las armadas del mundo están teniendo en cuenta estos conceptos, para aplicarlos en los desarrollos de sus futuros barcos. Y lo hacen conjugándolos con la nueva situación mundial, en la que tras la caída del Pacto de Varsovia y la desaparición de la Guerra Fría, tienen que hacer frente a nuevos escenarios con otras amenazas y otros campos de actuación, en los que las guerras asimétricas, las acciones costeras, el yihadismo, los conflictos limitados, el terrorismo internacional, el contrabando de armas y personas, etc., pasan a ser los temas de primera prioridad.

Siempre ha habido guerras en la mar y en el futuro seguirán existiendo. Y aunque los principios de la guerra permanecen y permanecerán inmutables, lo que cambia y cambiará en el futuro será la forma de hacerla, a la vista de la profunda evolución tecnológica.

De los desarrollos futuristas, hoy podemos ver algunos ejemplos, unos ya en construcción y otros en una etapa de diseño más o menos avanzado, que nos pueden orientar sobre cómo van a ser los buques de guerra de dentro de muchos años, en los que los países también están teniendo en cuenta factores como: disponer de personal adecuado en cantidad y calidad para su manejo; interoperabilidad con otros medios y otras fuerzas dentro y fuera del país; límites presupuestarios para su obtención; capacidad tecnológica para su diseño y producción; y necesidad y conveniencia de contar con estos nuevos, revolucionarios y muy caros barcos.

Para ver cómo podrán ser los barcos de guerra del futuro, podemos echar un vistazo a un barco de corte futurista y revolucionario actualmente en construcción y listo para entrar en operatividad: el destructor clase *Zumwalt* de los Estados Unidos. A continuación citaremos un diseño en estado avanzado: el «Global Combat Ship» británico. Y terminaremos con un proyecto de tipo futurista actualmente en estado puramente conceptual: el «Dreadnought 2050» británico.

El «Zumwalt»

Una nueva clase de barcos para la Armada de los Estados Unidos

La Armada norteamericana, que es de las más poderosas del mundo y quiere seguir siéndolo, no duda en buscar y trabajar en planes de futuro, o en planes del presente que sean de aplicación y uso en dicho futuro. En este sentido ha creado un barco de guerra del presente, que trata de reunir todos los requisitos posibles de un barco del mañana. Se trata del destructor de la clase «Zumwalt»; un barco 100 por 100 automatizado y con muy bajas firmas para

Destructor «Zumwalt» a flote. (Fuente: *www.wikipedia.org*.).

minimizar su detección, preparado para ser el relevo de los destructores lanzamisiles «Arleigh Burke».

Es un buque multicontrol diseñado para llevar a cabo operaciones antisuperficie, antiaéreas, antisubmarinas y de fuego naval de apoyo, especialmente preparado para el ataque a tierra. Se trata de un gran destructor lanzamisiles, que por su diseño, materiales de construcción y bajo perfil radar, en los sensores enemigos puede aparecer como un pequeño pesquero.

Su desarrollo sustituye al del revolucionario proyecto DD-21 (Destructor del siglo XXI) de principios del presente siglo, tras su cancelación en marzo de 2001, del que derivan muchas de las características del actual programa. Y con unos requisitos en parte reducidos, pasará a ocupar el lugar reservado a los acorazados de la clase «Iowa» en lo que respecta al fuego naval de apoyo. Tendrá una reducida dotación en comparación con otros barcos de su porte, que le permitirán abaratar su ciclo de vida. El desarrollo del sistema que controla todos sus instrumentos y armas de forma centralizada se debe a la empresa Raytheon.

Programa

Al principio, el programa preveía construir un total de 32 barcos, pero debido sobre todo al aumento de su coste, con el tiempo se han reducido a un total de 10, y últimamente se quedaron solo en tres.

De momento, de este tipo de barco se están construyendo dos unidades. La primera es el ya botado «Zumwalt» (DDG-1000), así llamado en honor al jefe de Operaciones Navales, almirante Elmo R. «Bud» Zumwalt Jr.1. La segunda unidad está en gradas; es el *Michael Monsoor* (DDG-1001), que llevará el nombre del contramaestre de segunda clase (SEAL) Michael A. Monsoor, segundo SEAL en recibir la Medalla de Honor en la guerra contra el terrorismo. Y está en planteamiento construir un tercer barco, el *Lyndon B. Johnson* (DDG-1002.), con el nombre del antiguo oficial naval y después presidente de los Estados Unidos, Lyndon B. Johnson.

Calendario

El 23 de noviembre de 2005, todavía sin tener el presupuesto aprobado por el Congreso, se dio luz verde a la construcción de los dos primeros barcos. Y en diciembre, se libró el suficiente dinero para comenzar con la construcción de uno solo de los destructores a modo de «demostrador tecnológico».

A finales de 2005 comenzó su diseño detallado y la fase de integración por la empresa Raytheon. El diseño detallado del casco, mecánica y electricidad es compartido por Northrop Grumman Ship Systems y por General Dynamics Bath Iron Works. El sistema avanzado de combate corresponde a BAE Systems Inc. Y la mayor parte de las empresas contratadas por el Ministerio de Defensa norteamericano: Lockheed Martin, L-3 Communications y Northrop Grumman Sperry Marine, así como las subcontratadas de casi todo el país, con mayor o menor extensión están metidas en este proyecto, que es el mayor de la Armada de los Estados Unidos.

En septiembre de 2006 se decidió construir los dos barcos en lugar de uno solo. Uno de ellos sería construido por Bath Iron Works, en Maine, y el otro por Northrop Grumman's Ingalls Shipbuilding, en Misisipi. El 14 de febrero de 2008, Bath Iron Works firmó el contrato para construir USS *Zumwalt* (DDG-1000), y Northrop Grumman Shipbuilding lo firmó para construir el USS *Michael Monsoor* (DDG-1001). Y el 19 de agosto siguiente, la Armada anunció que el tercer barco de la clase «Zumwalt» será construido por Bath Iron Works.

La construcción del *Zumwalt* comenzó el 11 de febrero de 2009, fue botado el 29 de octubre de 2013, y se espera que llegue a estar operativo a lo largo del presente año 2016. La quilla del *Michael Monsoor* se puso 17 de noviembre de 2011 y se espera que esté operativo en 2018. Mientras el *Lyndon B Johnson,* se calcula que estará operativo para el 2021.

Características generales

Entre las principales dimensiones y características generales del barco se pueden citar las siguientes: 180 m de eslora, 24,6 m de manga, 8,4 m de calado y 14.564 toneladas de desplazamiento. Su dotación es de 140 personas en total.

Casco y estructuras

Su casco muestra una reducida sección radar debida al tipo de materiales empleados, y a su construcción con la manga reduciéndose desde la flotación hacia las cubiertas más altas, por lo que aún siendo un 40 por 100 más largo que un destructor de la clase «Arleigh Burke», su eco radar es muy reducido. Su proa invertida, al revés de las tradicionales, es para que el barco corte las olas en lugar de subirse a ellas. La firma acústica es similar a la de los submarinos de la clase «Los Ángeles». Y un sistema de agua y aire fresco a lo largo de los costados reduce su firma infrarrojos. Para mejorar su estabilidad a la hora de disparar sus armas, el barco cuenta con tanques de lastre que se pueden llenar de agua antes del lanzamiento.

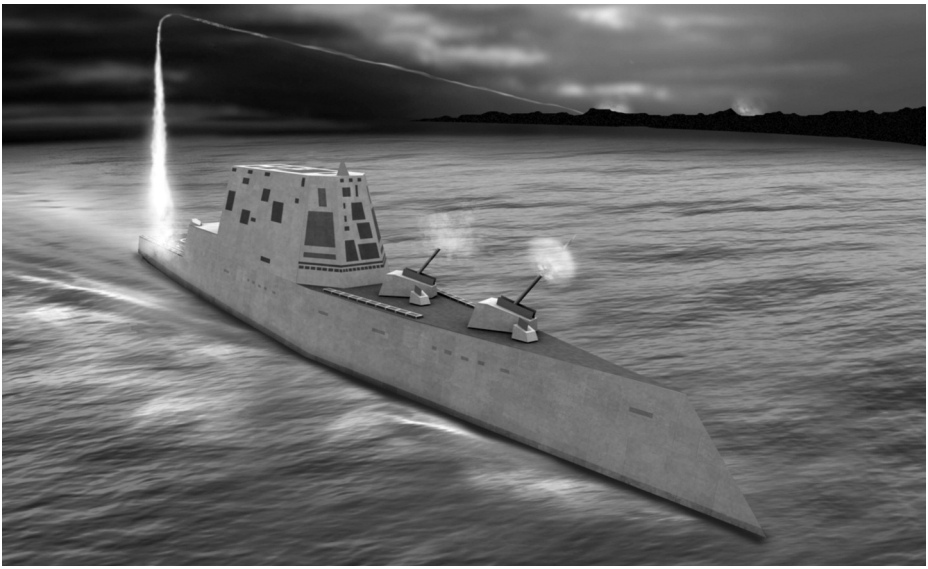
Tiene una cubierta de vuelo y un hangar cerrado con capacidad para poder llevar dos helicópteros medianos. También puede llevar tres aviones no tripulados *MQ-8 Fire Scout*. Y a popa cuenta con otro hangar con rampa incorporada para la operación de embarcaciones menores o vehículos no tripulados de superficie o submarinos, que permite su manejo incluso con mares fuertes.

Propulsión

Para la propulsión cuenta con dos turbinas de gas Rolls-Royce MT30 de 35,4 MW cada una, conectadas a generadores eléctricos Curtiss-Wright; dos turbinas generadores Rolls-Royce RR4500, de 3,8 MW cada uno; y dos hélices movidas por motores eléctricos. Su potencia total es de 105.000 HP, y su velocidad máxima supera los 30 nudos.

Sensores

Entre sus sensores cuenta con un radar multifunción AN/SPY-3 (Banda X). Y tiene un sistema integrado de sensores para detectar submarinos, minas u otros objetos bajo el agua, formado por un elemento remolcado AN/SQR-20, un sonar de casco de media frecuencia AN/SQS-60, y otro sonar de casco de alta frecuencia AN/SQS-61.



Recreación artística de un destructor *Zumwalt* disparando sus armas.
(Fuente: *www.wikipedia.org*.).

Armamento

Su armamento consiste en 20 módulos de lanzamiento vertical —Vertical Launching System (VLS)— MK 57, con un total de 80 celdas para: misiles Evolved Sea Sparrow RIM-162 (4 por celda); misiles tácticos Tomahawk (uno por celda); y cohetes antisubmarinos de lanzamiento vertical ASROC (uno por celda). También cuenta con dos cañones avanzados de 155 mm 62 calibres, y dos cañones Mk 46 Mod 2 de 30 mm. Y tiene un helicóptero que puede ser *SH-60 LAMPS* o *MH-60R*. El barco no dispone de tubos lanzatorpedos, por lo que para el ataque a submarinos tiene que utilizar el ASROC o los torpedos de su helicóptero.

El cañón avanzado de 155 mm 62 calibres podrá disparar proyectiles de ataque a tierra a larga distancia. Cada proyectil consiste en una especie de cohete con una cabeza de 11 kilogramos de peso con una probabilidad de error circular inferior a 50 metros, y un alcance de 83 millas (154 km). El sistema de almacenaje y carga de munición, totalmente automático, tiene capacidad para 750 proyectiles. Su ritmo de fuego es de 10 disparos por minuto, y para evitar el recalentamiento de la caña, cuenta con un sistema de refrigeración por agua.

Puede que en el futuro esté dotado de armas electromagnéticas o laser de alta capacidad. De las electromagnéticas destaca un cañón del que hay dos

prototipos, uno creado por la empresa Bae Systems y el otro se debe a la firma General Atomics. En ambos casos el cañón emplea el electromagnetismo como la fuerza necesaria para disparar proyectiles que superan en velocidad a los misiles, al llegar a alcanzar los 7 Mach de velocidad inicial, con un alcance de unos 100 kilómetros y una gran precisión.

Otras consideraciones

El gran problema del programa es el alto coste de cada una de estas maravillas de la moderna tecnología, que dieron lugar a grandes protestas cuando el primer barco fue botado el 29 de octubre de 2013; un barco que muchos califican como el destructor más grande, más caro y más feo del mundo. Debido a su alto coste se produjeron los grandes recortes de su producción, que de un primer programa de 32 unidades se quedó en solo tres. Además, hay discusiones en cuanto a su estabilidad debido a la extraña forma de su casco, y hay voces que hablan de su vulnerabilidad ante antimisiles de superficie. Por consideraciones de este tipo, unidas a las actuales necesidades de la Armada Norteamericana a la vista de la situación mundial y los riesgos y amenazas existentes, han inclinado al Ministerio de Defensa Norteamericano a construir

Destructor «Arleigh Burke», primero de la clase de su nombre que iban a ser reemplazados por los destructores *Zumwalt*. (Fuente: *www.wikipedia.org*.).

más destructores «Arleigh Burke» (que iban a ser sustituidos por los «Zumwalt»), por ser más baratos, tener buenas capacidades operativas, ser muy conocidos y disponer de un buen apoyo logístico.

Buque de Combate Global (Global Combat Ship)

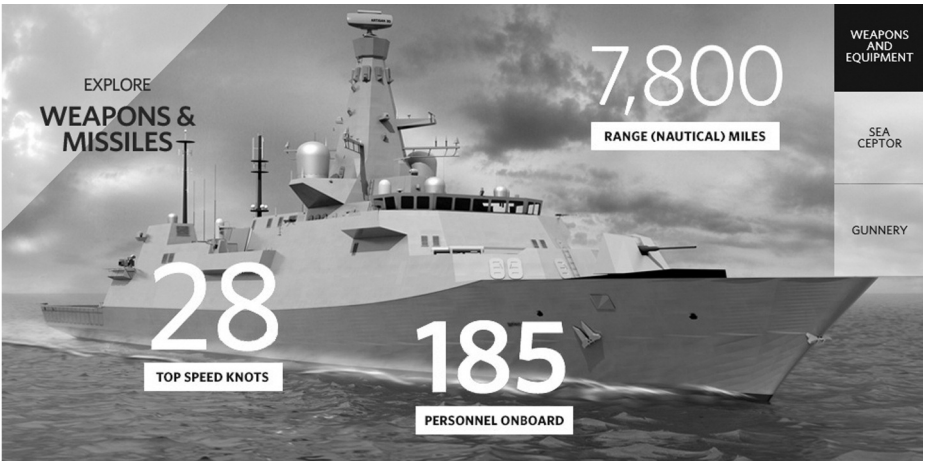
Un proyecto de la Armada británica

Las fragatas británicas de las clases 22 y 23, serán reemplazadas en el futuro por las de la clase 26, también llamadas «Buques de Combate Global» (Global Combat Ships), que se encargarán de llevar a cabo las tres principales misiones estratégicas de la Armada británica (Royal Navy): guerra, seguridad marítima y compromisos internacionales.

El Global Combat Ship es otro buque de guerra de estándares y características futuristas ya en diseño, aunque sus estándares no serán tan revolucionarios como los del norteamericano «Zumwalt», y se acercan más a los de un barco tradicional.

Será un barco capaz de operar en la mar durante amplios períodos de tiempo, como unidad independiente o como unidad integrada en un grupo operativo. Lo que diferenciará a estos buques de otros similares, será su diseño modular y flexible, con gran versatilidad y capacidad de adaptación a las misiones asignadas, por lo que tanto sus equipos como sus dotaciones deberán

Recreación artística del Global Combat Ship. (Fuente: *www.wikipedia.org*.).



Folleto informativo sobre el proyecto Global Combat Ship. (Fuente: *www.wikipedia.org*.).

estar preparados para amoldarse a los cometidos asignados en cada momento, que dependerán de su participación en misiones y en operaciones conjuntas y multinacionales de amplio espectro: guerra, acciones contra la piratería, misiones contra el terrorismo, actuaciones humanitarias, e intervenciones en grandes desastres.

De este barco, Gran Bretaña pretende construir unidades para la exportación.

Programa

Se prevé construir tres versiones del «Global Combat Ship», de las que una será versión antisubmarina, otra antiaérea y la tercera multipropósito, aunque todas las versiones tendrán idéntico casco, con reducida firma acústica para minimizar su posible detección por submarinos.

Al principio se hablaba de construir unos 18 barcos, que en 2012 se redujeron a 13, y en noviembre de 2015 quedaron en 8. Se espera que estén en servicio hasta el 2050 por lo menos.

Calendario

El programa arrancó en 1998 bajo el nombre «Futuro Combatiente de Superficie» («Future Surface Combatant» (FSC)). El 25 de marzo de 2010, la firma BAE Systems Maritime - Naval Ships obtuvo el contrato por 127 millo-

nes de libras esterlinas para desarrollar en cuatro años el primer diseño del Global Combat Ship clase 26. Y en 2015 pasó a la siguiente fase de planificación.

La empresa constructora será BAE Systems Maritime-Naval Ships. Se prevé comenzar la construcción del primer barco en el presente año 2016, para ser entregado en el año 2022.

Características generales

Tras diferentes cambios de diseño a lo largo del proceso conceptual, y de acuerdo con los últimos estudios, en los que se ha tenido en cuenta tanto la flexibilidad como la modularidad, las principales dimensiones del barco rondarán los 150 m de eslora, 21 m de manga, y 6.900 toneladas. Su dotación será de 118 miembros, pudiendo llevar a bordo hasta un total de 185 personas.

Casco y estructuras

Su diseño tendrá que permitirle absorber y adaptarse a las nuevas tecnologías conforme vayan apareciendo a lo largo de su ciclo de vida. Las líneas angulares de su casco reducirán su firma radar, al tiempo que también tendrá bajas firmas acústica y de infrarrojos. Atendiendo a los conceptos de flexibilidad, su hangar podrá ser usado para varios fines, como llevar helicópteros, barcos auxiliares, contenedores con ayuda humanitaria, o vehículos sin piloto de todo tipo: aéreos, de superficie o submarinos. Y contará con una amplia cubierta de vuelo preparada para operar con helicópteros de varios tipos, incluyendo los grandes *Chinooks*.

Propulsión

Su propulsión será diesel, eléctrica y gas (CODLOG), con una turbina de gas Rolls-Royce MT30, cuatro generadores MTU diesel de alta velocidad, dos motores eléctricos, velocidad hasta 28 nudos, y 7.800 millas de autonomía a 15 nudos.

Sensores

Entre sus sensores contará con un radar 3D 997 Artisan, un radar de navegación Kelvin Hughes Ltd. SharpEye, un sonar remolcado 2087, un sonar de proa 2050, y un sistema de comunicaciones por satélite SCOT-5.

Fragata británica *Sutherland*, perteneciente a la clase F-23 que será reemplazada por el Global Combat Ship. (Fuente: *www.wikipedia.org*.).

Armamento

Entre su armamento contará con misiles de defensa aérea en 48 canastas de lanzamiento vertical (VLS). También tendrá un lanzador adicional de 16 o 24 celdas VLS para diferentes misiles, como Tomahawk de ataque a tierra, de crucero, antibuque y ASROC. Y contará con lanzadores de torpedos.

También tendrá un cañón de medio calibre estándar OTAN de 5 pulgadas, que podrá ser Otobreda 127/64 o BAE MK 45. Y llevará cañones de menor calibre y tiro rápido, antiaéreos y antimisiles, entre los que pueden estar dos Phalanx CIWS, dos armas automáticas de 30 mm DS30M MK 2, 4 ametralladores y 2 armas de menor calibre.

Su unidad aérea embarcada contará con dos helicópteros *Lynx Widca*t o *Westland Merlin* (ambos iguales o uno de cada), armados con misiles antibuque o torpedos antisubmarinos.

Otros posibles participantes en el programa

A principios de 2011, Australia, Canadá, Malasia, Nueva Zelanda y Turquía habían mostrado su interés por tomar parte en el proyecto, aunque al poco tiempo se descolgaron Canadá y Turquía. Y hay posibilidades de que entren en dicho proyecto Alemania, Brasil e India.

«Dreadnought 2050»

Una apuesta por el futuro

Un proyecto que se aleja de la realidad del presente para meterse de lleno en el futuro, es el británico «Dreadnought 2050», también llamado «T2050». Se trata de un reto del Ministerio de Defensa y de la Armada británica orientado a que los jóvenes científicos y los ingenieros británicos contribuyan con sus ideas para diseñar un barco de guerra del futuro para la Marina Real Británica. Todos ellos se han puesto a echarle imaginación y fantasía a su creación, mezclándola con las últimas tecnologías y sus posibles evoluciones de futuro, y el resultado está siendo el citado proyecto «Dreadnought 2050», así llamado en recuerdo del acorazado británico «Dreadnought», que a principios del siglo XX revolucionó la construcción de barcos de guerra.

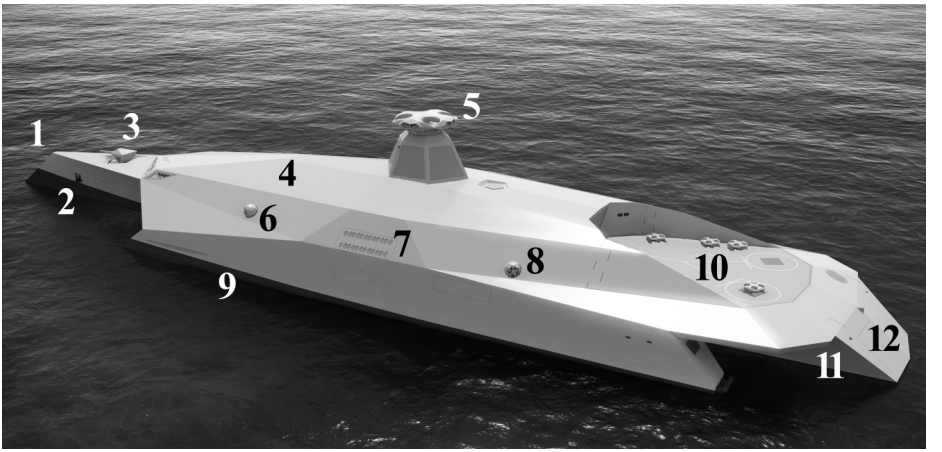
El grupo líder y responsable del proyecto, Startpoint, está trabajando por encargo del Ministerio de Defensa británico y de su Armada para hacer realidad las futuristas visiones de ingenieros, diseñadores, militares, expertos en guerra naval, y gentes de la industria. Uno de los grandes objetivos del programa está orientado a mantenerse en la vanguardia de la tecnología y la construcción naval, en la que las armas electromagnéticas de alta velocidad y largo alcance, los torpedos de muy alta velocidad, los cascos de plástico, las bajas firmas, los hologramas, los drones construidos por impresoras 3D, los elementos laser, las reducidas dotaciones,... tienen gran protagonismo.

Es una manera de estimular a las industrias de defensa para que utilicen su capacidad de creatividad e inventiva, y piensen en innovaciones tecnológicas que puedan ser de utilidad en los campos de batalla del futuro en la mar. Y también es un modo de atraer e invitar a nuevos talentos, para que piensen como podrá estar equipado un barco de guerra para hacer frente a los retos del año 2050. Hoy por hoy no es más que un conglomerado de ideas, propuestas, estudios y diseños, que todos juntos puede que lleguen a configurar un barco de guerra de mediados del presente siglo

De acuerdo con el estado actual del diseño y con las ideas de sus diseñadores, este barco del futuro puede que tenga unas características como las que se citan en los siguientes apartados.

Casco y estructuras

El casco será de tres cuerpos a modo de trimarán, construido con un material muy resistente, consistente en un plástico o acrílico ultrafuerte más ligero que el metal, además de llevar grafeno para aumentar su fortaleza, lo que disminuirá su rozamiento con el agua, aumentará su velocidad y disminuirá su consumo de combustible.



Versión artística del proyecto «Dreadnought 2050», con la señalización de diversos elementos: 1.—Proa. 2.—Ancla. 3.—Lanzador electromagnético. 4.— Casco ultrafuerte acrílico con grafeno. 5.—Soporte de drones sensores armados. 6, 7 y 8.—Lanzamisiles y armas ligeras. 9.—Lanzadores de torpedos. 10.—Cubierta de vuelo. 11.—Dique y piscina. 12.—Espejo de popa, con apertura para el dique. (Fuente internet con adaptaciones por Marcelino González).

La forma del casco y los demás requisitos del barco, le permitirán tener una alta capacidad de reducción de firmas visual, radar, sonar e infrarroja, que dificultarán enormemente su detección por cualquier medio.

A proa llevará un lanzador electromagnético. Al centro, sobre cubierta, tendrá un soporte de actuación de drones o vehículos aéreos no tripulados, que harán de sensores y armas antiaéreas.

A popa contará con una amplia cubierta de vuelo además de un hangar para operar con vehículos aéreos no tripulados —Unmanned Aerial Vehicles (UAV)—. Dicha cubierta de vuelo será lo suficientemente grande como para lanzar, recobrar y manejar simultáneamente dos UAV's. Además, la superestructura alrededor de la cubierta de vuelo se podrá desplegar para crear suficiente espacio para que tome un helicóptero. Y el hangar tendrá capacidad para alojar un helicóptero de tamaño medio. Por otra parte, muchos de sus drones podrán ser construidos a bordo con impresoras 3D.

Bajo la cubierta de vuelo se encontrará la popa, cuyo espejo se podrá abrir para presentar un amplio «garaje» o dique inundable para el manejo y operación de armas, vehículos submarinos no tripulados —Unmanned Underwater Vehicles (UUV´s)—, embarcaciones semirrígidas, tropas de Infantería de Marina y buceadores. También contará con una piscina que permita la discreta salida y entrada de buceadores y UUV's cuando la popa esté cerrada.

Los tres cascos dispondrán de tanques de lastre de agua para sumergirlos parcialmente cuando el barco no tenga que navegar a altas velocidades, lo que

le permitirá aumentar la estabilidad de su plataforma a la hora de disparar su armas, al tiempo que reducirá de forma considerable sus firmas visual y radar

Versión artística del proyecto «Dreadnought 2050» visto de proa. (Fuente Internet con retoques por Marcelino González).

Sensores

En lugar de mástiles, dispondrá de drones al centro de su superestructura, con sensores como pueden ser radares, con lo que el barco será mucho menos visible para el enemigo. Estos drones estarán físicamente conectados con el barco a través de tubos por los que les llegará información y energía para sus motores, sensores y armas.

Armamento

Los drones situados al centro sobre la cubierta, también contarán con armas laser de alta capacidad contra aviones y misiles.

Por los costados llevará tubos para lanzar misiles de largo alcance con características similares a los misiles de crucero de la actualidad. También contará con armas menores para hacer frente a pequeñas unidades enemigas de superficie. Y dispondrá de tubos para disparar torpedos con velocidades de hasta 300 nudos.

A proa, en el castillo llevará un lanzador que usará energía electromagnética de alto poder en lugar de propulsores explosivos convencionales, y podrá disparar proyectiles de gran velocidad (más de 5 Mach) a distancias de hasta 200 kilómetros. Dichos proyectiles destruirán a los blancos con su energía cinética en lugar de emplear carga explosiva.

Sus UAV's serán capaces de llevar a cabo ataques, y también se podrán usar como sensores y en misiones de patrulla y vigilancia.

Sala de operaciones

Entre las propuestas del grupo de ingenieros y científicos, está la de una sala de operaciones o centro de mando del barco, para el desarrollo de las operaciones, y al mismo tiempo la coordinación y el control de sus elementos, sensores y armas, tales como UAV's, UUV's, helicópteros, unidades de desembarco, etc. Dicha sala podrá ser manejada por cinco marineros.

Contará con una mesa de mando en la que se podrán mostrar hologramas del campo de batalla en tres dimensiones. La visión que proporciona se podrá centrar y ampliar sobre un determinado aspecto de la acción en curso en tierra, en el aire, en superficie, o bajo el agua. Al mismo tiempo, puestos más pequeños permitirán a los miembros de la dotación fijar su atención en asuntos relacionados con sus cometidos específicos. Los asientos de los operadores podrán rotar para permitirles visualizar pantallas situadas alrededor de la sala, con información adicional en 360º de lo que ocurre en el exterior.

El barco estará conectado con las otras unidades y con puestos alejados de mando a través de sistemas de transmisión de datos súper rápidos, con lo que las operaciones a desarrollar podrán ser mandadas desde lugares que se encuentren a miles de millas de distancia.

Dotación

Su alto grado de automatización permitirá que la dotación del barco pueda ser de solo unas 50 personas, que podrían llegar a 100; un número muy reducido si lo comparamos con las 200 o 300 necesarias para manejar un barco convencional de sus características.

Propulsión

Contará con motores eléctricos impulsores de agua (jets) silenciosos, alimentados por turbinas de altas prestaciones o por reactores de fusión, que le proporcionarán una velocidad de crucero de 50 nudos. Y tendrá una autonomía muy alta que dependerá de los sistemas de propulsión elegidos.

Dimensiones

Si el proyecto sigue adelante y este barco se llega a construir, sus probables dimensiones y otras características serán: eslora de 155 m, manga de 37 m, enorme radio de acción, velocidad de 50 nudos, y dotación entre 50 y100 personas.

Comentarios finales

La verdad es que muchas de estas cosas parecen de ciencia ficción, sobre todo las que se refieren al proyecto «Dreadnought 2050», que, no obstante, están siendo tenidas muy en cuenta por el Ministerio de Defensa británico.

La única barrera que puede resultar insalvable o difícil de eludir a la hora de hacer realidad los nuevos proyectos, es la presupuestaria, ya que muchos de los sistemas que se están considerando, aunque se pueden convertir en realidades, tendría que ser a costa de enormes gastos de dinero, lo que puede ser un gran lastre. Esto ha quedado patente con los proyectos actualmente en construcción. El «Zumwalt», de 32 barcos previstos en un principio, de momento se ha quedado en tres. Y el «Global Combat Ship», que en un principio hablaba de 18 barcos, de momento parece que no va a pasar de ocho. ¿Que ocurrirá con el «Dreadnought 2050»? El tiempo lo dirá.

Lo que está claro es que los barcos de guerra del futuro tenderán a optimizar los requisitos actuales para conseguir la total o casi total automatización de su funcionamiento, que les permitirá reducir al máximo sus dotaciones, quienes por otra parte deberán de tener altos coeficientes de formación y flexibilidad. El desarrollo y la aplicación de la informática, el automatismo y la robótica parece que no tendrán límites.

En su construcción se prevé usar elementos diferentes del tradicional acero o el aluminio, y se investigan otros a base de grafeno, plástico y acrílico. Las líneas de sus cascos, estructuras, y todos sus sistemas seguirán unos diseños que les permitirán reducir al máximo todas sus firmas —visual, radar, acústica y de infrarrojos—, para dificultar su detección e incrementar tanto como sea posible su capacidad de enmascaramiento.

Sus sistemas de propulsión, en los que no se descartan los reactores de fusión, serán silenciosos, con firmas infrarrojas muy bajas, capaces de proporcionar velocidades que podrán superar los 50 nudos.

Los vehículos no tripulados están adquiriendo cada vez más protagonismo en todas sus versiones: aéreos, de superficie y submarinos. Su empleo tenderá a ser masivo, y se piensa en su posible construcción a bordo a partir de impresoras 3D. Aunque al lado de ellos seguirán teniendo toda su valía los vehículos más o menos tradicionales, como los helicópteros, las embarcaciones semirrígidas, etcétera.

El desarrollo de las comunicaciones y los sistemas automáticos de transmisión de datos continuarán con su actual enorme desarrollo, lo que en el futuro facilitará la interoperación en tiempo real de las diferentes unidades entre sí y con los puestos de mando a flote o en tierra, sin importar las distancias a que se encuentren.

Con lo nuevos requisitos de los barcos del futuro, se tenderá a algo que ya está ocurriendo actualmente: las operaciones tenderán a ser conducidas en tiempo real y de forma directa desde cuarteles generales de mando en tierra,

situados seguramente a muchas millas del área de acción, que podrán ser nacionales, internacionales, de Naciones Unidas, de la OTAN, de la Comunidad Europea, o de lo que exista en su momento.

El futuro está servido.

BIBLIOGRAFÍA

BARRIOS MIGUEL, Ángel: *La nueva política de defensa de los EEUU y la UNASUR*. *Alai*. 27 de marzo de 2012.

BEALE, Jonathan: ¿Cómo serán los barcos de guerra en el 2050? *(Acorazado 2050)*. *BBC*. 12 septiembre 2015.

MAS, Alberto: *Así será el destructor del futuro*. *Nauta 360*. 1 de septiembre de 2015.

MCGARRY, Brendan: *Britain's future warship: the Dreadnought 2050*. *DT Defensetech*. 2050. 2 de septiembre de 2015.

NAGY, Attila: *18 buques de guerra de alta tecnología que ya dominan los océanos*. *Gizmodo*. 8 de noviembre de 2014.

SCHIPPKE, Ulrich: *Futuro, imagen del mundo del mañana*. Círculo de lectores. Barcelona, 1975.

TOVEY, Alan: *Dreadnought 2050: Here's what the Navy of the future could be sailing*. *The Telegraph*. 05 de diciembre de 2015.

Varios Autores: *El buque que usará la armada del futuro será un barco Fantasma*. *ONE Magazine*. 04 de octubre del 2014.

Varios Autores. *Global Combat Ship*. *Bae Systems*. 2015.

Varios Autores. *Type 26*. *Global Combat Ship*. *Royal Navy*. 2015.

LA ARMADA ANTE UN NUEVO RETO: LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ
Capitán de navío (RR)

Antecedentes

El objetivo principal de este trabajo es tratar de analizar cómo la reciente aparición de una nueva Estrategia de Seguridad Marítima, derivada de la Estrategia de Seguridad Nacional, puede afectar a la Armada.

La distinta naturaleza de las agencias civiles españolas, del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y de la propia Armada y las grandes diferencias de los medios disponibles por parte de cada una de ellas, propician que puedan tener una forma distinta de concebir y participar en la solución de los problemas de seguridad marítima. Uno de los objetivos de este trabajo es plantear la situación en la que actualmente nos encontramos para poder ver con mayor claridad cuál podría ser la mejor solución para que todos los organismos directamente implicados en la ejecución de misiones de Seguridad Marítima puedan llevarlas a cabo del modo más eficaz posible.

Todo lo que a continuación se escribe debe de interpretarse desde la consideración de un pensamiento naval preexistente y que anida en el corazón de la mayoría de los profesionales del mar que dedican con denodado esfuerzo lo mejor de su vida al ejercicio de una única vocación: la Armada y la mar en la que se desarrollan sus actividades. En este punto conviene dejar constancia de que la verdadera razón de ser de la Armada es, en primer lugar, la mar en toda su extensión y, en segundo lugar, la Fuerza Naval. Nuestros buques solo tienen sentido cuando permanecen en la mar, es decir cuando navegan. Y este es el fundamento de cualquier estrategia marítima, o de cualquier estrategia naval, en lo que a la Armada se refiere (1). Y dejar constancia también de que

(1) Escrito esto en el sentido de considerar, de un modo genérico, estrategia marítima aquella que afecta a todas las agencias del Estado con competencias marítimas y estrategia naval a la parte de la estrategia militar que afecta principalmente a la Armada.

la sola existencia de una Armada con la historia y la tradición como solo la nuestra puede ostentar es la mejor demostración de la condición marítima de España.

Por su propia naturaleza los buques de la Armada son la genuina representación de la soberanía del Estado en la mar, la máxima representación de España allí donde sus intereses puedan estar amenazados o deban ser defendidos a todo trance aunque sea en aguas muy alejadas de lo que es su habitual jurisdicción. Los profesionales de la Armada saben, por su propia vocación de servicio, y porque así son instruidos, que cualquier sacrificio personal está completamente justificado y sometido al logro de aquel objetivo.

Ante la nueva Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, la Armada sin duda se verá obligada a actualizar, a matizar o adaptar su propio concepto de seguridad marítima que se inspira en una permanente presencia en la mar durante años y años.

Consideraciones

En un país de tan amplio litoral como el de España y con intereses marítimos por todos los mares del mundo se necesitan gran cantidad de recursos para dotarse de los medios que permitan cumplir y hacer cumplir el Derecho Marítimo Internacional, los convenios bilaterales y multilaterales, los tratados, las obligaciones derivadas de nuestra pertenencia a las Naciones Unidas, a la Unión Europea y a la OTAN, y , de un modo también prioritario, para hacer frente a los crecientes retos que una situación internacional progresivamente inestable plantean a la Seguridad Marítima.

Si bien es verdad que en los últimos años se han producido significativos cambios en el medio marítimo, también lo es que los problemas de fondo permanecen, incluso agravados por razones fáciles de explicar, y cuya posible solución no puede encontrarse sin tener en cuenta la condición marítima de España.

Las «agencias civiles» y el servicio marítimo de la Guardia Civil, hoy volcadas en la mar, como conviene que así sea, se dotan hoy de las capacidades necesarias para alcanzar el eficaz cumplimiento de sus misiones. Si se suman todos los medios disponibles en el haber de las distintas agencias, podrían juzgarse más que suficientes para resolver cualquier problema de seguridad marítima, siempre que se empleen, naturalmente, de una forma mínimamente coordinada.

Todos estos medios, que tienden a crecer de forma natural y espontánea, parece que alimentan la posibilidad, o pueden sugerir, la creación de una Guardia Costera para resolver no solo problemas de seguridad marítima nacional sino también para responder a las obligaciones derivadas de nuestra pertenencia la Unión Europea. Hasta hoy, y solo en los casos en los que la

BAM *Rayo*.

gravedad de los problemas planteados lo demostrase conveniente, la Armada podría llegar a ejercer la coordinación de todos los medios disponibles bajo la dirección del nuevo Comité Especializado de Seguridad Marítima. Ello facilitaría, por otro lado, mantener engrasada la maquinaria de control operativo ante una eventual situación de crisis o guerra, situación en la que todos estos medios deben de pasar a depender del Ministerio de Defensa, como sucede en las organizaciones de casi todos los países que son nuestros aliados. La virtualidad de esta solución podría mantenerse sin que tuvieran que verse afectadas en ningún caso las misiones y responsabilidades asignadas por ley a las agencias civiles y al servicio marítimo de la Guardia Civil. En realidad, la redacción de una nueva Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, en los términos en la que está redactada, allana el camino para resolver todos los problemas planteados.

La Armada no desea, como tantas veces ha declarado de forma reiterada, tener un protagonismo principal o adornarse con misiones más allá de las que le corresponden en cuestiones de Seguridad Marítima. De acuerdo con la ley, y con su propio sentir, la Armada ha ido desarrollando su propio Concepto de Seguridad Marítima que hoy se contiene en el Concepto de Operaciones Navales 2015 (COPNAV) que es una precisa descripción de los problemas, de los retos, muchas veces difíciles de alcanzar, que plantea hoy la Seguridad

Marítima en España (2). Por otro lado, la Armada tiene asignadas funciones de colaboración con las fuerzas y cuerpos de la seguridad del Estado y otros ministerios y órganos de la Administración. La nueva Estrategia de Seguridad Marítima Nacional respeta todos los acuerdos firmados entre sí por las distintas administraciones relacionadas con esta seguridad.

Con la lectura de todo lo legislado hasta hoy se puede comprender fácilmente la dificultad real para establecer el límite entre lo civil y lo militar, o limitar entre sí, en beneficio de la eficacia del conjunto, las competencias asumidas por cada uno de los organismos implicados en la acción del estado en la mar, lo que está en el origen de algunas disfunciones detectadas y que muy probablemente tengan respuesta cuando se desarrolle la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional recientemente promulgada.

Esta situación, en su conjunto, supone un reto trascendental para la Armada que se ve rodeada en la mar por multitud de protagonistas marítimos, con competencias muchas veces unilateralmente asumidas, reto que implica propiciar que la evolución normativa de un tema de tanta trascendencia se lleve a cabo por un camino que a todos beneficie.

La promulgación de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional 2013 y la aparición del consiguiente Comité Especializado de Seguridad Marítima parece demostrar que al más alto nivel político se reconoce la necesidad de un mínimo nivel de coordinación en la actuación de todas las agencias participantes en la resolución de cualquier problema de seguridad marítima, especialmente si éste es de la envergadura suficiente.

Esta necesaria coordinación es la misma que persigue la Unión Europea cuando se refiere a las Guardias Costeras concebidas como los órganos más adecuados para resolver cualquier cuestión relacionada con la seguridad marítima. Sin embargo, cuando la Unión Europea estudia estas cuestiones no dice cómo las naciones deben de organizarse para resolver los problemas planteados y, por este motivo, cada país le da una solución diferente de acuerdo con su particular entendimiento de cómo hacer frente en la mar a los retos que plantea la seguridad marítima en un ambiente de una progresiva inestabilidad política internacional. Por ello, dado que la Unión Europea no nos va a decir cómo debemos de resolver nuestros problemas de seguridad marítima parece conveniente estudiar sobre cuál podría ser la solución orgánica más conveniente, teniendo en cuenta las peculiaridades de la realidad marítima española.

Hasta hoy las agencias civiles y el servicio marítimo de la Guardia Civil se vienen dotando de competencias en el ámbito marítimo a través de leyes que sus respectivos ministerios llevan al Consejo de Ministros. Si esta asunción

---

(2) El COPNAV «responde a la responsabilidad del AJEMA de asesorar al JEMAD en el empleo de las unidades de la Armada» y sirve, entre otros no menos importantes fines, «para orientar las relaciones de la Armada con el resto de instituciones y organismos con competencias en el ámbito marítimo».

unilateral de competencias se lleva a cabo sin la conveniente coordinación con otros órganos del Estado con proyección marítima ya consolidada, ello puede conducir a situaciones orgánicas no deseables como necesariamente se producen cuando cualquier estamento público adopta unilateralmente como propias las competencias ya ejercidas por otro. Parece que en esto también es necesario un mínimo nivel de coordinación y consenso previos a la promulgación de la cualquier ley que afecte a la seguridad marítima.

La superposición de funciones, aun reconocida menor y de carácter circunstancial, y la falta de coordinación, inherentes a toda situación en la que las diferentes responsabilidades no están bien delimitadas, pueden producir dudas o actitudes pasivas que pueden conducir a dispersión de esfuerzos y consiguiente falta de rendimiento de los recursos disponibles. La situación obliga a tener siempre presente, en cada caso, de quién es la responsabilidad y cuál es el límite competencial y geográfico que corresponde a cada una de las agencias que participan en España en la Seguridad Marítima. La necesidad de una autoridad de coordinación, bajo las directrices que probablemente puedan corresponder al ya mencionado Consejo Consultivo de Seguridad Marítima parece evidente. Y parece, por lo menos, que debe ser en el desarrollo de la nueva Estrategia de Seguridad Marítima Nacional donde esta necesidad encuentre cumplida respuesta.

La cualidad principal de la Armada es su condición militar que le permite hacer frente y resolver problemas que las agencias civiles no pueden siquiera

plantearse. A su vez debemos de aceptar que esta condición militar de la Armada la aleja de la posible solución de todos aquellos problemas que conviene que sean resueltos en un ambiente simplemente civil. En cambio, es evidente que para soluciones en las que es necesaria la ostentación de la fuerza, o su eventual empleo, la participación de la Armada se hace imprescindible para que el Estado pueda hacer cumplir la Ley en aguas de su jurisdicción o para defender sus intereses nacionales allí donde se vean amenazados, incluida la alta mar y sin limitación geográfica alguna, de un modo claro y determinante.

Llama la atención que en la nueva Estrategia de Seguridad Marítima Nacional no se mencione a la Armada probablemente debido a la necesaria generalidad en la redacción de documentos concebidos al más alto nivel político. Tampoco se menciona a la Armada en relación con la creación del Comité Especializado en Seguridad Marítima que tendrá como función principal asesorar al presidente del Gobierno y al Consejo de Seguridad Nacional sobre cuestiones de su competencia y contribuir a la prevención de riesgos y amenazas a la Seguridad Marítima Nacional. Este Comité tendrá una presidencia anual y rotatoria entre representantes de los ministerios de Exteriores, Defensa, Interior y Fomento. Falta mucho por desarrollar para conocer cómo va a funcionar este Comité. Parece lo más probable que las funciones de coordinación del Comité se limitarán al nivel de Gobierno porque resulta difícil que pueda llegar a la coordinación de funciones en la ejecución concreta y detalla-

da de operaciones de seguridad marítima. Y aún falta por ver cómo podrán desarrollarse funciones de mando sobre las unidades militares que tengan que participar en las operaciones que se ordenen cuando la presidencia del Comité no sea el propio Ministerio de Defensa. Sin duda todas estas cuestiones deberán ser desarrolladas en el futuro para que no den lugar a problemas en las relaciones funcionales entre las autoridades intervinientes.

Es sin duda deseable que cada agencia afectada sea muy celosa de las competencias que por ley tenga asignadas, pero los problemas de Seguridad Marítima pueden ser tan complejos que en muchos casos las inquietudes particulares deberán quedar en un segundo plano cuando sea necesaria la participación de varios ejecutantes. Se puede dar por supuesto que la función de coordinación surge espontáneamente como resultado de la lógica de las operaciones, pero parece lógico considerar que esta función no pueda ser atribuible automáticamente a cualquiera de los organismos que tomen la iniciativa en la acción marítima.

Una eventual Guardia Costera parece que tendría que estar formada, tal como está evolucionando la normativa sobre el particular en España, por todos los sujetos responsables de la seguridad marítima, incluida la Armada naturalmente.

Esta guardia costera «multi-agencias» será particularmente eficaz si se aprovechan debidamente las posibilidades de coordinación y de intercambio de la información y de conocimiento del entorno, este último uno de los habe-

res más importantes con los que cuenta la Armada, que proporciona la cibernética moderna lo que sin duda será tenido muy en cuenta por el Consejo Especializado de Seguridad Marítima.

Ante esta situación de una cierta falta de regulación e indeterminación en la resolución de los problemas de seguridad marítima por parte de las agencias civiles, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil y la Armada, parece que son tres las posibilidades entre las que cabría adoptar una decisión en lo que a una posible Guardia Costera se refiere:

— Primera posibilidad: sería una prolongación en el tiempo de lo que se viene haciendo en la actualidad. Cada agencia civil, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil y la Armada, actuarían en la mar con independencia en el ejercicio de sus responsabilidades. No existe Guardia Costera organizada y, por tanto, parece que la imprescindible coordinación debe lograrse a través de las decisiones del Comité Especializado de Seguridad Marítima al menos mientras esta coordinación no esté ordenada por ley. No parece la mejor solución ni parece que este sea el fin último de la nueva Estrategia de Seguridad Marítima.
  Si se adoptase esta solución parece conveniente que habría que hacer las modificaciones administrativas correspondientes y su necesaria difusión pública para que la Armada, es decir, sus buques, sus Comandantes y sus dotaciones sean reconocidos por todos como la genuina representación de la soberanía del estado en la mar como lo establece el Derecho Marítimo Internacional y, por tanto, puedan actuar por su propia naturaleza como agentes de la autoridad ante cualquier infracción de la ley de la que puedan ser testigos. Es decir, las actuaciones de los buques de la Armada no pueden estar limitadas ni geográficamente ni competencialmente porque es el propio Estado el que no admite esta distinción. Parece que corresponde al Ministerio de Defensa promulgar la normativa necesaria para que cualquier juez competente pueda tener debidamente clara esta trascendente cuestión.
— Segunda posibilidad: En el foro abierto en la Unión Europea sobre guardias costeras es la Guardia Civil la que ocupa la silla que corresponde a España. Ante esta realidad sería verosímil que el Gobierno de la Nación decidiese la organización de una guardia costera dirigida, coordinada y plenamente dependiente de la Guardia Civil. Por tanto, si así fuese, estaríamos ante la presencia de una Guardia Costera eminentemente policial y con capacidad coactiva muy limitada, tan limitada como puede corresponder a un buque de estado que no sea de la Armada.
— Tercera posibilidad: De acuerdo con esta posibilidad el Gobierno de la Nación puede organizar una Guardia Costera bajo las directrices del Comité especializado de Seguridad Marítima y la ejecución dirigida o

coordinada por la autoridad que se designe y que bien podría recaer, por razones de mando y función y conocimiento del entorno, en un almirante de la Armada, tal como se viene haciendo en los ejercicios anuales MARSEC. Sería una Guardia Costera que integraría la posibilidad de ejecución de misiones tanto civiles como militares, sin más límites que las posibilidades operativas de los medios disponibles. Habitualmente, en condiciones normales y rutinarias los buques y los medios a cargo de las respectivas agencias civiles y del Servicio Marítimo de la Guardia Civil podrían desarrollar su trabajo en un ambiente de propia autonomía hasta que la gravedad o amplitud del problema de seguridad marítima planteado obligue a una coordinación superior. Toda la Fuerza de acción marítima de la Armada, hoy bajo la dependencia del JEMAD a través del ALFLOT en misiones de vigilancia marítima, podría integrarse en esta Guardia Costera a la que proporcionaría, llegado el caso, la más completa capacidad de coerción como corresponde a los buques de guerra operando en la mar. Esta Guardia Costera dependería de Presidencia del Gobierno a través del Comité Especializado de Seguridad Marítima y estaría naturalmente al servicio de los ministerios de Hacienda, Interior, Fomento y Defensa para depender exclusivamente de éste en caso de situación de crisis o guerra, como se mencionó anteriormente.

Por todo ello, parece que esta tercera posibilidad es la más viable y conveniente para dar la mejor solución a los problemas de seguridad marítima que se puedan plantear y para mejor defender los intereses marítimos de España.

Despegue *NH-90* del BAM *Tornado* durante la Operación ATALANTA.
(Foto: *www.flickr.com/photos/armadamde*).

EL FUTURO DE LA GUERRA ANTISUBMARINA

José Manuel DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (RR)

Hoy por hoy, los vehículos idóneos para la recogida de información y proyección del poder en la zona anti acceso y negación de área (A2/AD), son los discretos submarinos estadounidenses. Sin embargo, la aparición de potenciales rivales de naciones emergentes con capacidad para construir submarinos y proyectar el poder naval, hacen que la guerra antisubmarina vuelva a estar de actualidad, máxime cuando en fechas cercanas se han producido incidentes que han demostrado una vulnerabilidad inesperada en la protección antisubmarina de sus fuerzas.

En términos generales, el desarrollo de los medios navales se acelera cuando los hechos demuestran su necesidad. Así el *Dreadnough,* surgió después de la batalla de «Tshushima» para aumentar la distancia de combate, ante el peligro que suponían los torpederos a cortas distancias. El portaaviones asumió el papel de *capital ship*, a raíz del ataque a Pearl Harbour. Pero estos cambios tan drásticos se produjeron porque existían estudios previos pendientes de desarrollo.

Esto es muy claro en el caso de la lucha antisubmarina. La velocidad de propagación del sonido en el agua, la influencia de la batitermia en la trayectoria del rayo sonoro, el hidrófono, e incluso la teoría del sonar activo, se conocían mucho antes de su aplicación, que se desarrolló cuando las necesidades operativas lo exigieron. Para comprender como la guerra submarina y antisubmarina puede cambiar en el futuro, es conveniente revisar lo ocurrido en el siglo XX, en el que se han vivido dos guerras mundiales y el tenso periodo de la Guerra Fría.

Primera Guerra Mundial

El poder efectivo del submarino se pudo comprobar en los primeros días de guerra cuando el 22 de septiembre de 1914 el submarino *U-9*, al mando del teniente de navío Otto Weddigen, hundió a los tres cruceros acorazados *Howe*, *Cressy* y *Aboukir*. Sin embargo, fue después de la batalla de Jutlandia cuando el mando naval alemán comprendió que la única posibilidad que tenía de vencer al enemigo era asfixiando sus comunicaciones marítimas mediante el

dominio negativo del mar, y para poder efectuarlo con eficacia, había que atacar al tráfico marítimo enemigo sin ningún tipo de restricción. Esta resolución se tomó el 9 de enero de 1917 y el éxito fue inmediato. En febrero fueron hundidas 536.000 toneladas de barcos mercantes británicos, en marzo 603.000 y en abril 825.000.

El 6 de abril los Estados Unidos declararon la guerra y en los meses que siguieron, ante la reacción antisubmarina de los aliados, las pérdidas de tonelaje aliado empezaron a disminuir a la vez que aumentaba el número de submarinos alemanes hundidos. En muy poco tiempo se mejoró la calidad de los hidrófonos y, aunque al principio se utilizó la roda de los barcos como arma principal para abordar a los submarinos, enseguida se desarrollaron las cargas de profundidad, cuyo problema inicial era conseguir que explotasen a una profundidad determinada y, hasta que no se descubrió la espoleta hidrostática, no empezaron a tener verdadera eficacia.

Se utilizaron miles de minas para destruir submarinos, así como redes, para que al engancharse con ellas, los submarinos delatasen su presencia en la superficie, mediante boyas balizadoras. También se emplearon los *buques trampa*, que bajo la apariencia de un indefenso carguero, sorprendían al submarino cuando emergía, lo cual tuvo mucho que ver con la adopción de su empleo sin restricciones. Además los aliados establecieron bases de hidroaviones en la costa francesa de Dunkerque y en la inglesa de Dover para interceptar y destruir a los submarinos enemigos que intentaban forzar el Paso de Calais, con lo cual quedó demostrada la importancia de los medios aéreos.

Desde finales de 1915, los aliados establecieron patrullas en las principales derrotas, en las que los mercantes navegaban con independencia. Cuando uno de ellos era atacado, avisaba a la patrulla más próxima, pero el sistema no dio resultado porque no se contaba con suficiente número de patrulleros equipados con armas antisubmarinas. Además, su presencia indicaba a los submarinos cuales eran las principales derrotas. Por eso se recurrió al convoy, con lo cual se agrupaban los patrulleros en torno a los barcos que había que proteger, sistema ya practicado por los españoles en la Carrera de Indias desde hacía varios siglos.

A partir de agosto de 1917 se comenzó a utilizar el sistema en el Atlántico Norte, aunque la protección no se iniciaba hasta que el convoy llegaba a aguas europeas, pero al construir los alemanes submarinos de gran radio de acción, fue necesario proporcionar escolta desde puntos más alejados y, en la última parte de la guerra, los convoyes procedentes de Estados Unidos eran protegidos por cruceros hasta llegar al meridiano de 22 grados, donde se incorporaban los destructores y, cerca de la costa europea, las unidades ligeras.

Aunque se emplearon hasta 5.000 barcos de escolta de todo tipo, el sistema funcionó muy bien y fue disminuyendo el tonelaje hundido, hasta que las pérdidas de mercantes fueron superadas por un mayor número de construccio-

nes, con lo cual la supervivencia estaba asegurada para el bando aliado. En esta guerra, los submarinos lograron hundir 13.233.672 toneladas de barcos mercantes, según datos del Lloyd, resultando hundidos 178 submarinos.

Durante la contienda, además del desarrollo del hidrófono y las cargas de profundidad, se aceleraron los pasos para conseguir un sonar activo que, de hecho se consiguió, pero requería una velocidad tan escasa que no era posible atacar sin grave riesgo del escolta. Tal vez lo más importante fue el sistema de convoyes que costó mucho imponer, ante la reticencia de los capitanes por los muchos inconvenientes que suponía, pero fue la única manera de garantizar el tráfico.

En el periodo de entreguerras se pudieron desarrollar con más facilidad los descubrimientos tácticos, de manera especial el ASDIC o sonar activo (Antisubmarine Detection Investigation Committee) y, los británicos creyeron que con este nuevo equipo y el sistema de convoyes, que consideraban los dos pilares de la lucha antisubmarina, la batalla estaba ganada de antemano. Luego se vería que aunque ambos pilares eran esenciales, serían necesarios nuevos ingredientes para asegurar el tráfico marítimo, vital para Gran Bretaña.

Segunda Guerra Mundial

En la guerra que comenzó el 3 de septiembre de 1939, los alemanes supieron desde el principio que el submarino no tendría posibilidades de no utilizarse sin restricciones. Al comenzar la guerra, Alemania contaba con 63 submarinos, la mayoría de 250 toneladas y solo 27 del tipo VII eran capaces de operar en el Atlántico. Eran de 500 toneladas, la velocidad en superficie era 17 nudos y 7 en inmersión durante una hora, aunque podían permanecer 36 horas sumergidos. Este tipo, mejorado, constituiría la espina dorsal de la flota submarina durante toda la guerra. El almirante Dönitz estimaba que necesitaba 300 submarinos (100 en zona de operación, 100 en tránsito y 100 en astilleros o puerto para puesta a punto, modernización, etc.), pero en esta época se tardaba 3 años en construir un submarino.

Enseguida se dieron cuenta los ingleses de la necesidad de medios aéreos y su carencia de escoltas, que al principio eran tan escasos, que se utilizaron balleneros dotados de ASDIC y cargas de profundidad. Ante el nuevo equipo, los alemanes comprendieron que era preferible atacar de noche en superficie, pues de este modo disminuía la posibilidad de ser detectados.

A mediados de septiembre de 1939, el portaviones *Corageous* se perdió con 581 hombres a 200 millas al Suroeste de Irlanda por ataque del submarino *U-29*. Aunque otras naciones como Francia y la propia Alemania, adoptaron la decisión de no construir más portaviones, Inglaterra se limitó a no arriesgar los suyos en operaciones antisubmarinas, pero acertadamente continuó con sus proyectos de construcción de unidades de este tipo.

Cuando en el verano de 1940, los alemanes dominaron todo el litoral oriental europeo, desde la frontera española hasta cabo Norte, los submarinos y aviones pudieron operar desde Francia contra el tráfico mercante aliado. El fracaso de la Teoría del Aire Integral del mariscal Göering, supuso la pérdida de la Batalla de Inglaterra, y a partir de entonces se fueron demorando los planes de invasión de la Gran Bretaña, que vio así garantizada la seguridad de su territorio, aunque dieron comienzo una serie de bombardeos de castigo. Durante el tiempo en que los escoltas se habían dedicado a rechazar la posible invasión, los submarinos se emplearon contra los convoyes de refuerzo y el almirante Dönitz consiguió durante ese verano excelentes resultados y descubrió que los convoyes eran mucho más vulnerables si eran atacados por grupos de submarinos, operando todos a la vez. De este modo surgió el ataque «en manada», la «Rudeltaktic», en alemán o *Wolf Pack* en inglés.

Ante el recrudecimiento de la guerra en el Atlántico Norte, los británicos adquirirían 50 destructores americanos anticuados del tipo *Flush Deckers*. A cambio, los Estados Unidos arrendaron a los ingleses bases en Antillas Británicas, Terranova y Bermudas. Por otra parte se incrementó la construcción de corbetas y buques antisubmarinos.

En 1941 el almirante sir Percy Noble se hizo cargo del mando de los Accesos Occidentales, cuya sede estableció en Derby House, un bunker cercano a Liverpool, pero a la vez los alemanes pusieron en servicio nuevos submarinos mejorados, varios del tipo IX de gran autonomía. Aunque los ingleses se habían establecido en Islandia desde el mes de mayo de 1940 y sus aviones *Catalina* barrían una zona que se extendía 400 millas desde el sur de esta isla, quedaba un enorme agujero, conocido por «el agujero de Atlántico», que ocupaba más de 1.300 kilómetros de diámetro, en donde los submarinos operaban con bastante impunidad, al no existir amenaza aérea de ningún tipo y ser tan escasos los escoltas de los convoyes.

En mayo de este año, la Armada Británica logró hacerse con la máquina decodificadora Enigma, cuando una dotación de presa logró introducirse a bordo del submarino *U-110*, cuyas cargas de demolición no funcionaron. A partir de entonces y hasta que los alemanes cayeron en la cuenta, los británicos lograron descifrar valiosos mensajes. Luego vinieron una serie de hechos seguidos que recrudecieron la guerra, ya que en junio los alemanes iniciaron la invasión de la URSS y los estadounidenses que, de facto, llevaban tiempo apoyando al bando aliado, iniciaron una parte más activa en el conflicto, relevando a los británicos en gran parte de sus cometidos en el Atlántico Occidental, sustituyendo a los británicos en las bases de Islandia y estableciéndose también en Groenlandia.

La entrada en guerra de los Estados Unidos proporcionó al almirante Dönitz un coto de caza donde sus submarinos podían emplearse a fondo, ante la falta de preparación inicial de los americanos, que no tenían organizado el sistema de convoyes en sus costas. Esta inactividad norteamericana disminuyó

la presión de los submarinos en el «agujero del Atlántico» hasta el verano de 1942, en que los americanos habían empezado a reponerse y Dönitz desplazó el centro de gravedad de la operación *Redoble de Tambores*, como se denominaba al ataque masivo a las costas de los Estados Unidos. En ese tiempo los alemanes lograron hacerse con un radar de un avión británico, lo que rápidamente hizo surgir la correspondiente contramedida, que permitía establecer la alarma radar en cuanto se captaba la emisión. Más adelante los británicos crearon el *proyector Leigh*, denominado así en nombre de su inventor, el comandante Leight, que actuando en conjunción con el radar aéreo, permitía iluminar una zona de una milla cuadrada, lo que hizo posible avistar a los submarinos cuando de noche se encontraban en superficie, pues era muy difícil el ataque nocturno, solo con el radar.

El periodo decisivo de la Batalla del Atlántico fue el comprendido entre el mes de noviembre de 1942 hasta el mes de mayo de 1943. Durante estas fechas, la lucha en el Atlántico Norte se desarrolló con extrema crudeza y se extremaron las medidas y contramedidas por ambas partes. Dönitz se había percatado de la posesión del código por los británicos y había puesto en marcha uno nuevo. Entretanto los criptógrafos del Almirantazgo lograron descifrar los ajustes de la nueva máquina Enigma de cuatro rodillos, en lugar de tres, el problema era que tardaban 48 horas en descifrar los mensajes.

Por el mes de febrero de 1943, Dönitz disponía de 100 submarinos en el Atlántico Norte, donde se estaba librando la verdadera batalla. Por esta época mejoró el alcance de los aviones basados en Islandia y Terranova, lo que redujo las dimensiones del «agujero», pero no acababa de finalizar la transformación de mercantes en portaaviones de escolta, que se estaban ya utilizando en el Pacífico, pero no habían llegado al Atlántico, en el que solo había participado el *Audacity*, de efímera vida, pero muy fructífera, ya que demostró la eficacia de este tipo de unidades en la lucha antisubmarina.

Durante el mes de marzo se celebró en Washington la Conferencia de los Convoyes. Los Estados Unidos se retiraron temporalmente de esta zona del Atlántico Norte para dedicarse a la protección de los convoyes de petroleros que navegaban hacia Inglaterra por la nueva ruta establecida desde la operación *Torch*, con motivo de la invasión de África del Norte. Se creó un mando del Atlántico Noroeste en Halifax, ocupándose la Armada Canadiense de la protección de los convoyes en esta zona, desde el meridiano de 47º oeste, donde relevaba a los convoyes de la Armada Real hasta el final de la guerra. Por esta época llegaron los aviones *Liberator*, de mayor radio de acción, esperados durante largo tiempo.

Durante los primeros días del mes de marzo, los británicos empezaron a constituir Grupos de Apoyo, constituidos por escoltas dotados de personal experimentado en la lucha antisubmarina, formándose uno de ellos alrededor del portaviones de escolta *Bittern*. Durante los primeros días de este mes se hundieron 500.000 toneladas de barcos mercantes, pero durante la siguiente

decena disminuyó el número de pérdidas, por eso los ingleses consideran el 20 de marzo de 1943 una fecha clave de la Batalla del Atlántico, al indicar un cambio de marea.

El mes de la victoria fue el mes de mayo, aunque todavía quedaba mucho por hacer. Durante este mes fueron hundidos 41 submarinos, resultando hundidos a su vez 54 mercantes con 265.000 toneladas.

El convoy ONS-5, que había salido de Liverpool el 21 de abril, llegaría a Halifax tres semanas después, el 12 de mayo. El Grupo de Escolta B-7, que mandaba el capitán de navío Peter Gretton (1), tuvo que abandonar el convoy ante la imposibilidad de los escoltas de hacer combustible, dado el estado de la mar. Afortunadamente al sexto día de su partida se habían unido al convoy los cinco buques del experimentado Grupo de Apoyo 1, al mando del capitán de corbeta Robert Sherwood del *Bluebell*, pues se interceptaron las instrucciones dadas por el almirante a los submarinos y dio tiempo a que se incorporase este refuerzo desde San Juan de Terranova. El convoy fue detectado al Sureste de Groenlandia. Dönitz concentró 41 submarinos en el «agujero». El día 4 empezó la batalla. El convoy perdió 13 de los 43 barcos, resultando hundidos seis submarinos y otros cuatro dañados. Además se perdieron otros tres al intentar acercarse o alejarse del convoy, por ataques aéreos y de otros escoltas, siendo en total hundidos 9 submarinos. El historiador oficial de la Royal Navy dice que «A su manera, la defensa del ONS-5 es comparable a las victorias de Hawke y Nelson en el siglo XVIII». No tiene nombre como «Quiberon» o el «Nilo». Tal vez esto sea excesivo, pero aunque no fuese una victoria espectacular, no se trataba de una más, ya que se invirtió definitivamente el sentido de la marea en la guerra de cifras de la Batalla del Atlántico.

El día 24 de mayo de 1943, el almirante Dönitz ordenó cesar la caza en el Atlántico, por eso esta fecha es considerada como el punto de inflexión de la Batalla del Atlántico.

El día 5 de febrero de 1944 salió de Saint Nazaire el primer submarino equipado con snorkel que permitía cargar las baterías sin necesidad de salir a superficie. Desde principios de marzo de este año, los nuevos equipos instalados en los submarinos lograban detectar a los emisores de radar centrimétricos de los aviones, por eso, durante el periodo de este mes al de agosto, se perdieron 350 aviones del Mando Costero de la RAF, cuando el almirante Dönitz dio la orden de emerger durante el día y atacar a la aviación.

---

(1) Este capitán de navío fue el promotor del primer «Juego de la guerra», construido en la escuela de adiestramiento antisubmarino de las Western Aproches, para que practicasen todos los que tuviesen puestos de responsabilidad en los convoyes, estableciéndose por primera vez el sistema de cabinas a las que se informaba de eventualidades mediante la entrega de una nota. En el caso que la reacción del responsable de cada cabina no fuera la adecuada, era duramente reprimido al terminar el ejercicio, con independencia de su categoría militar. Los resultados fueron excelentes.

Consideraciones sobre las dos Guerras Mundiales

Como hemos podido apreciar, tanto en la I como en la Segunda Guerra Mundial, el juego entre los submarinos y las fuerzas antisubmarinas(AS) tuvo lugar principalmente sobre el agua y, además de la evolución de las armas y medios de detección, tuvo una gran importancia el espectro electromagnético, concretamente las transmisiones radio y radar. Los submarinos eran relativamente lentos y estaban limitados al corto alcance visual y a los hidrófonos de la época para la detección de blancos. Necesitaban localizar los convoyes o ser dirigidos hacia ellos desde la costa o desde otros submarinos. Estas comunicaciones podían ser interceptadas y ser descifradas y las transmisiones trianguladas mediante equipos de alta frecuencia (HFDF). Además, en ambas guerras, los submarinos fueron vulnerables al avistamiento visual y en la Segunda Guerra Mundial a la detección radar, puesto que se trataba de sumergibles más que submarinos. Podían operar sumergidos durante uno o dos días, pero pasaban la mayor parte del tiempo en superficie, para poder utilizar sus diesel para ir a más velocidad, refrescar su atmósfera y cargar baterías.

La competición entre los submarinos y las fuerzas AS en la Segunda Guerra Mundial, constituyó un ciclo continuo de medidas y contramedidas en lo referente a armas, sensores y, sobre todo, medios de detección; las fuerzas AS desarrollaron nuevos métodos de detectar submarinos y los submarinos intentaron oponerse mediante el empleo de contramedidas para evitar la detección. Por ejemplo, una vez que comprobaban que el radar estaba siendo empleado con éxito, las fuerzas submarinas desplegaban detectores de alarma radar (RWR). Las fuerzas AS respondían presentando radares de más alta frecuencia, más efectivos y no detectables por los RWRs existentes. Una vez los submarinos comprobaban que eran seguidos por un radar de nueva frecuencia, se desarrollaba un nuevo detector de alarma RWR. Del mismo modo, cuando se sospechaba que los códigos de comunicaciones habían sido descubiertos, se sustituían por otros nuevos para restaurar la seguridad de las operaciones. Después los nuevos códigos volverían a ser descifrados. Estos ciclos se repetirían continuamente.

Las fuerzas AS en ambas guerras obtuvieron ventaja, pero fueron incapaces de hundir un número significativo de submarinos hasta el final de cada uno de los conflictos. Sin embargo, las pérdidas de barcos mercantes disminuyeron acusadamente a partir de los esfuerzos en lucha antisubmarina. Esto sugirió que, en vez de eliminar submarinos, los esfuerzos AS se encaminasen a reducir la efectividad del submarino dificultando su tránsito a las zonas de patrulla, impidiéndoles llegar a posición de lanzamiento y dificultándoles la coordinación de sus ataques. De este modo la lucha antisubmarina (LAS) explotó las desventajas propias del submarino de entonces, es decir, su relativamente lenta marcha, la falta de sistemas de autodefensa y sus dificultades para apreciar la efectividad de las nuevas armas. El resultado fue que, incluso

efectuando ataques sin éxito, se obligó a los submarinos a perder la iniciativa y hacerlos más detectables en el caso de que volviesen a atacar.

Las principales contramedidas, en la competición, vinieron con la introducción del snorkel y la aparición de nuevos modos de comunicación, surgidos en la última parte de la Segunda Guerra Mundial, con medidas tales como la reducción de la longitud de las transmisiones y de su posibilidad de ser interceptadas. De este modo, los alemanes capacitaron a submarinos tipo XXI para permanecer sumergidos y minimizar su detección radar cuando estaban a cota de snorkel, pero llegaron demasiado tarde.

Después de la Segunda Guerra Mundial se efectuaron varios esfuerzos por mejorar la utilización del sonar, los submarinos requerían demasiado silencio para escuchar en pasivo y solo podían hacerlo cuando se desplazaban con baterías. El sonar activo era efectivo contra los submarinos cuando operaban en aguas superficiales, pero el alcance de detección era corto debido a las pérdidas de propagación.

La Guerra Fría

El final de la guerra coincidió con el inicio de la guerra Fría. La situación cambió con la aparición del submarino nuclear al principio de este tenso conflicto entre la OTAN y el Pacto de Varsovia. Estos no necesitaban salir a superficie ni utilizar el snorkel, lo que hacía casi imposible detectarlos con radar y, debido a su elevada velocidad, resultaba muy difícil mantener el contacto con sonar activo. Sin embargo, durante los primeros ejercicios se comprobó que los nuevos submarinos tenían cierta vulnerabilidad a consecuencia del ruido permanente generado por la planta nuclear. El sonido que emitían podía ser detectado a larga distancia por los sonares pasivos desarrollados para localizar a los submarinos diesel. Cuando los soviéticos utilizaron la propulsión nuclear en la mayoría de sus submarinos, los Estados Unidos adoptaron el sonar pasivo como primer sensor AS. De este modo comenzó una nueva competición entre los submarinos y las fuerzas antisubmarinas, estas últimas basadas en el sonar pasivo.

La US Navy tomó ventaja en la carrera adoptando un metódico programa de silencio para sus submarinos nucleares y el establecimiento del sistema pasivo Sound Surveillance System (SOSUS), red situada en la costa USA y en los puntos clave entre las aguas de la Unión Soviética y el océano abierto. Estos esfuerzos proporcionaron ventaja a los americanos desde los primeros 1960s hasta finales de 1970s, pero la ventaja americana se empezó a desvanecer a mediados de los 1970s, cuando los soviéticos lograron unos submarinos muy silenciosos, gracias a la red de John Walker, espía soviético infiltrado en la Marina de los Estados Unidos, que proporcionó la tecnología adecuada. Así los nuevos *Akula* y *Sierra*, se acercaban a los niveles sonoros de sus contem-

poráneos americanos. Desde entonces las fuerzas antisubmarinas de los Estados Unidos no podían seguir de modo permanente a los submarinos soviéticos, lo que hacía muy difícil su destrucción previa en el caso de un posible conflicto.

Como respuesta, la US Navy aplicó a principios de los 1980s las lecciones aprendidas durante la I y Segunda Guerra Mundial, es decir, tratar de concentrar los esfuerzos de la lucha antisubmarina en lograr la neutralización de la capacidad operativa de los submarinos soviéticos, en lugar de buscar su destrucción. Los submarinos nucleares de ataque norteamericanos desplegados en las aguas cercanas a Rusia (también conocidos como *bastiones*) se utilizaron para tener localizados a los submarinos balísticos soviéticos (SSBNs). Como respuesta, los soviéticos concentraron a sus mejores SSNs en las proximidades de los *bastiones* para proteger a sus SSBNs, en vez de desplegarlos en el Atlántico y Pacífico, pero a un coste desproporcionado ya que contaban con menos de diez submarinos equiparables a los de sus rivales.

Sin embargo, con el tiempo, los soviéticos desplegaron un gran número de silenciosos SSNs capaces de proteger a sus SSBNs de los *bastiones* y a la vez aplastar a las fuerzas antisubmarinas que defendían la flota de los Estados Unidos. Para remediarlo la US Navy adoptó un camino diferente. Se trataba del sonar activo de baja frecuencia, el primero de los cuales se probó a finales de 1980s. Pero, como en la Segunda Guerra Mundial, las fuerzas ASW fueron «salvadas por la campana», ya que la Guerra Fría acabó antes de que los soviéticos pudieran desplegar submarinos más silenciosos.

En estos tiempos de finales de la Guerra Fría surgieron dos escuelas: la de los partidarios del sonar activo y los que consideraban que el sonar pasivo era la única respuesta a los submarinos nucleares silenciosos. Veamos la solución que se dio entonces a la cuestión.

Para ello analizaremos el paso de la fase de detección a la fase de ataque de un submarino, cuando se encuentra en las proximidades de una fuerza de superficie. Consideraremos como amenaza al submarino nuclear de misiles balísticos (amenaza estratégica), y a nucleares y diesel con misiles tácticos y torpedos (amenaza táctica). Para afrontar estas dos amenazas, la Marina de los Estados Unidos ha desarrollado tácticas basadas en los criterios de dos escuelas: la que propone la utilización de los sensores activos y la partidaria de los pasivos.

En términos generales, los sensores pasivos no alertan al submarino, requieren métodos elaborados, múltiples contactos y considerable tiempo para convertir una detección en una posición lo suficientemente exacta como para poder lanzar un arma.

El submarino nuclear es más rápido, alcanza mayor profundidad y se puede evadir de una acción que utilice sonar o sonoboya activa, por eso la escuela de los proponentes pasivos, adopta como axioma fundamental para el éxito en el ataque, el siguiente:

«LA PRIMERA INDICACION QUE UN SUBMARINO TENGA DE NUESTRA PRESENCIA, DEBE SE UN TORPEDO».

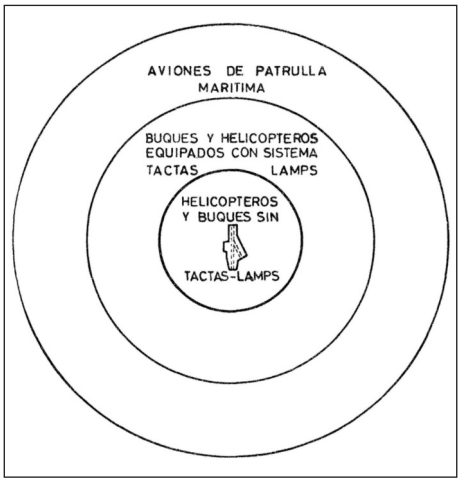
Lo esencial del problema AS, es decidir cuándo es ventajoso permitir al submarino suponerse indetectado y cuando es preferible hacerle saber que ha sido detectado. Por ejemplo, si hay indicios de un submarino en tránsito o en una zona de mantenimiento de patrulla, sabemos que tiene que procurar permanecer en silencio e invisible y únicamente cuando se sienta amenazado tratará de eludir la acción, por lo que debemos procurar que en ningún momento sienta nuestra presencia hasta que tengamos el torpedo en el agua. Por eso, y en el caso de que un avión o helicóptero lo haya detectado con sonoboyas pasivas, se puede proceder al proceso de localización pasiva, que puede ser exacto y viable, pero es raras veces rápido. Mientras el submarino ignore que ha sido detectado y no constituya amenaza inminente para la fuerza, el factor tiempo es secundario. Únicamente es importante en relación con la vida de las sonoboyas y la autonomía del avión. Está claro que en este caso hay que dar preferencia a los sensores pasivos.

Ahora bien, en operaciones ofensivas de submarinos, en las que la táctica del submarino es la del cazador y las fuerzas de superficie las cazadas, el tiempo es un factor crítico desde el momento en que el submarino ha sido detectado por las fuerzas AS. Por ejemplo, si se consideran misiles de largo alcance, la zona letal de amenaza antisubmarina inmediata alrededor de un portaaviones o fuerza de superficie es vital y no hay que dejar nunca que el submarino penetre en ella. Si todos los contactos submarinos pudieran ser localizados y atacados a una distancia mayor que la letal, la amenaza submarina se podría neutralizar.

Cuando apareció el Towed Array, el sonar pasivo remolcado, parecía la clave del futuro. Las ventajas eran claras: cobertura continua, no sometido a interferencias radio, resistencia ilimitada y ahorro en sonoboyas. Las experiencias del Sistema TACTAS, desarrolladas hasta entonces en muestra Armada eran limitadas, pero se tenían algunas conclusiones que contrastadas con las informaciones obtenidas de otras Marinas, indicaban que aunque podía haber detección en la I.ª y 2.ª zona de convergencia, transcurría excesivo tiempo desde el momento de la detección hasta que un medio aéreo se encontrase en condiciones de efectuar un ataque.

Por ello era tan importante la distancia a la que podía ser detectado el submarino. Si el tiempo previsto entre el momento de la detección y la localización era admisible, se podía proceder como en la persecución pasiva en océano abierto. Las zonas de responsabilidad que aparecen en la figura 1 han sido establecidas de manera que en la más lejana a la fuerza, operen los P-3C, en la intermedia los buques equipados con el sistema TACTAS-LAMPS y en la más próxima los buques, los helicópteros *SH-3* y buques no equipados con el sistema TACTAS-LAMPS.

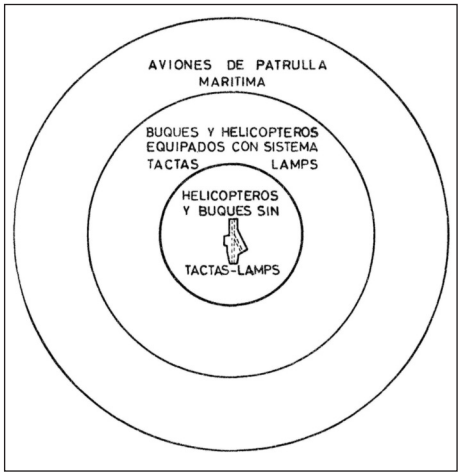
Si la distancia lo permitiese, podría consumirse un tiempo precioso para obtener una situación estimada por medios pasivos. Si no lo permitiese, habría que pasar a los medios activos directamente. Por lo tanto, una vez que se hubiera logrado una detección por medios pasivos habría que sopesar la decisión de utilizar tácticas activas. En el más corto espacio de tiempo posible habría que establecer los criterios de ataque. Las consideraciones a tener en cuenta serían:



Zonas de disponibilidad.

— Distancia de la fuerza al datum.
— Ley de variación de cierre y amenaza estimada.
— Número de fuerzas asistentes disponibles.
— Consecuencias de utilizar métodos activos.

En resumen, podemos decir que no tendría sentido utilizar el sonar activo con la posibilidad de perder el contacto, cuando se dispone de tiempo para realizar búsquedas pasivas sin riesgo de contraataque. Por el contrario, la persecución pasiva, cuando el submarino cierra dentro de la distancia del alcance de sus armas, sería igualmente absurda. Por lo tanto las tácticas pasivas son preferibles en tanto no hay problemas de tiempo para el refinamiento de la situación, pero cuando el tiempo llega a ser crítico, es un deber confiar en los sensores activos.



Zona crítica para decidir el tipo de defensa contra un torpedo o misil lanzado desde un submarino.

En sonares de casco, se han conseguido grandes alcances aumentando las potencias y bajando las frecuencias, lográndose sonares de unas dimensiones impresionantes que llegan a trabajar incluso con rebote en el fondo evitando de este

modo las malas condiciones batitérmicas. Tal es el caso de los sonares AN/SQS-26 (3,5 Khz) y AN/SQS-53. En cuanto a sonares VDS, también se consiguen grandes alcances a base de aumentar la longitud del cable y las dimensiones del haz. Tal es el caso del SQS-505 canadiense o del DUBV 43 francés. Mi experiencia personal es la de unas maniobras en el Golfo de León, en las que participaron dos escoltas españoles, la fragata francesa *Gepratte*, dotada de un sonar VDS DUBV-43, y un submarino tipo *Agosta*. Doy fe de que durante un periodo aproximado de cinco horas, en un día de verano con acusado gradiente negativo a partir de la superficie, el *Gepratte* mantuvo contacto con el *Agosta* a una distancia media de 30.000 yardas.

La post Guerra Fría

Ante la preocupación de la US Navy por la aparición de submarinos dotados del sistema de propulsión AIP, por medios independientes del aire, los norteamericanos contrataron los servicios de un submarino sueco, el *Gotland*, dotado de este sistema y con su dotación original. Los resultados fueron superiores a lo esperado y en el mes de julio de 2005, el submarino llegó a aproximarse a la base naval de San Diego y obtuvo fotografías de gran cantidad de buques que entraban y salían de la misma sin ser detectados, lo que entre otras cosas ha servido para que se incida el desarrollo de sistemas radar capaces de detectar la sección transversal de un periscopio. A la vista de estos resultados continuó el arrendamiento por un periodo de un año más.

El mismo submarino, en otra ocasión, durante unas maniobras con un grupo de combate basado en el portaaviones USS *Ronald Reagan*, logró acercarse a distancias que le permitieron tomar excelentes fotografías de este portaviones de la clase Nimitz, que hubiera podido ser alcanzado de tratarse de un enemigo.

Algo después, en 2007, ocurrió otro incidente cuando un grupo de combate formado sobre el portaviones USS *Kitty Hawk* navegaba por el Pacífico y un submarino chino de la clase *Song* se introdujo en la formación sin ser detectado, lo cual dio lugar a que los norteamericanos se concienciasen de su vulnerabilidad. El incidente causó preocupación entre los líderes de la defensa de Estados Unidos, que conocían el incremento de submarinos de otras naciones, e hizo despertar la inquietud en materia antisubmarina, que desde la Guerra Fría se había descuidado, viendo que se hacía necesario recuperar el terreno perdido.

De momento los submarinos americanos son bastante silenciosos y pueden pasar desapercibidos ante las amenazas anti acceso, pero la reducción de cada decibelio de ruido aumenta los costes de modo exponencial y además, están apareciendo nuevas técnicas de detección de efectos diferentes del ruido, alternativas han sido conocidas durante décadas, pero no desarrolladas hasta

muy recientemente, ya que los procesadores eran excesivamente lentos para indicar los pequeños cambios producidos en el ambiente por un submarino. Hoy, los «big data» (2) proporcionan sofisticados modelos oceanográficos que permiten utilizar este tipo de detección en tiempo real. Y como los calculadores son cada vez más pequeños, podrían equipar pronto a los buques, aviones, UUVs y sistemas desplegables en el fondo marino que serán muy peligrosos para los submarinos tripulados cuando operan en zonas lejanas.

Las técnicas de detección no acústica prometen mucho. Las posibilidades teóricas permitirán apreciar los cambios que tienen lugar en la superficie del océano, debidos al desplazamiento de un submarino o localizando su estela, que ya durante la Guerra Fría podía ser reconocida y en la actualidad, con la evolución de los procesadores ha mejorado el cálculo del modelo oceanográfico y cada vez es mayor la posibilidad de detectar sus variaciones. Por la misma razón, también ha mejorado la detección de productos químicos y radiaciones.

Los láseres y diodos emisores de luz (LED) pueden utilizar el rebote de la luz en el casco del submarino, como hace el sonar activo. Los primitivos sistemas solo podían operar en frecuencias en las que la energía luminosa era susceptible de atenuación, sin embargo, los láseres y LEDs que están apareciendo, utilizan longitudes de onda en las que la energía luminosa tiene menores pérdidas, con lo cual se puede detectar por estos medios a distancias operativas.

A la vez, el desarrollo de nuevos sensores que mejoran la capacidad de búsqueda está promoviendo el desarrollo de las comunicaciones submarinas. Con ello, las fuerzas antisubmarinas podrían operar a mayor distancia con eficacia. Si contamos con una amplia red de buques, aviones y submarinos con capacidad para la detección y el seguimiento de submarinos en una zona amplia, podríamos seguir al submarino hasta que se encuentre dentro del alcance de las armas o acercarnos para hacer un «fire and forget», en el cual las fuerzas antisubmarinas, mediante un proceso de cálculo, logren un ataque de precisión con misiles de largo alcance dotados de cabeza de combate, que cuando menos obligaría al submarino a hacer una evasión, rompiendo su iniciativa y haciéndolo más detectable.

La mejora y proliferación de los submarinos americanos ha continuado después de la caída del muro de Berlín. Los nucleares de la clase *Virginia* han logrado reducir el nivel de ruidos. A la vez, el nuevo submarino no nuclear con sistema de propulsión independiente de aire (AIP), tecnología desarrollada en los astilleros de la constructora de submarinos Kockums, que Saab va a

(2) «Big Data» se puede traducir por «datos masivos» ó también «datos a gran escala» y este concepto responde a la acumulación de grandes cantidades de datos y procedimientos para encontrar patrones repetitivos dentro de esos datos. Se enmarca en el sector de las tecnologías de la información y la comunicación.

comprar para Suecia a la empresa alemana ThyssenKrupp, utilizan el oxígeno líquido almacenado y mejores baterías de litio, lográndose excelentes resultados de discreción. Ambos tipos son capaces de operar a largas distancias, con sistemas supersónicos de misiles anti buque (ASCM) y los nuevos vehículos no tripulados (UUV) que están dotados de una tecnología y capacidad cada vez mayor. En los puntos siguientes vamos a tratar de analizar este tipo de mejoras con más profundidad.

Nuevas plataformas submarinas

En la actualidad se están desarrollando aceleradamente por varias naciones los UUVs (Unmmaned Underwater Vehicles) entre los cuales hay que distinguir dos tipos: En primer lugar, están los AUV *(Autonomous Unmmaned Vehicle)* y por otra parte los ROV *(Remote Operated Vehicles)*, unidos por control remoto a otra plataforma de control mediante un cordón umbilical por el que reciben órdenes y envían información.

Las posibilidades que se abren en el desarrollo de los primeros son enormes y pueden mejorar en aspectos tales como: mayor autonomía, alta inteligencia artificial, gran capacidad de comunicación de datos submarinos, capacidad de IFF submarino, capacidad de identificación por sonar de alta frecuencia y lanzamiento de armas contra un submarino enemigo. En un futuro se podrá constituir una «línea de frente antisubmarina no tripulada» de gran autonomía en el más amplio sentido de la palabra, es decir: operar a gran distancia, contar con sensores de gran capacidad y elevada disponibilidad de armas e independencia respecto a las comunicaciones submarinas. Están en desarrollo doctrinas de comportamiento inteligente, para que estos vehículos puedan operar cada vez con mayor independencia, y se espera que los avances en baterías y células de fuel capaciten a los submarinos no nucleares, UUVs y otros sistemas para efectuar operaciones de larga duración en aguas enemigas.

La nueva clase de submarinos japoneses tipo *Soryu*, de 4.100 t, utilizará las baterías iónicas de litio desarrolladas por Kockums, con lo cual aumentará su rendimiento bajo el agua. También se espera que los grandes UUVs aumenten su permanencia de uno a dos meses, utilizando una combinación de células de fuel, baterías y fuentes tradicionales de propulsión, de este modo podrían efectuar misiones que actualmente efectúan los submarinos tripulados. Estas mejoras pueden a su vez generar contramedidas tácticas para evitar su detección. En este sentido, un UUV podría emitir un sonido para borrar su propio ruido radiado, o desplegar «decoys» para crear falsos blancos y, contra los sonares activos, podrían efectuar un «jamming» similar al empleado por los sistemas aéreos de guerra electrónica contra el radar.

Nuevos sistemas submarinos

La capacidad de los submarinos y UUVs mejorará una vez que incorporen nuevas armas, sensores y sistemas de comunicaciones. La US Navy está desarrollando el Common Very Ligthwight Torpedo (CVLWT), un tercio menor que los torpedos más pequeños utilizados normalmente en la flota. De este modo, los silenciosos UUVs podrían aproximarse al blanco con un número considerable de ellos. También podrían ser empleados como armas activas de defensa de submarinos tripulados. Asimismo, se podrían utilizar pequeños vehículos aéreos no tripulados (UAVs), para ser lanzados desde submarinos o UUVs cerca de un submarino en litoral enemigo. También se podría explotar la miniaturización de sensores electro ópticos, infrarrojos y radares en misiones de vigilancia electrónica, para obtener información del enemigo, directamente por avistamiento ó por localización aérea.

Las técnicas acústicas activas y pasivas se continuarán explotando, empleándose en la actualidad sonares activos de frecuencias más bajas de las que empleaban los sonares más potentes utilizados durante la Guerra Fría, algunos de los cuales se mantienen todavía. Ahora, la mayoría de los sonares activos de buques de superficie y submarinos son de frecuencias más bajas: los de media frecuencia (MF) transmiten entre 1.000 y 10.000 Hz. Pero los que ahora denominamos baja frecuencia (LF), utilizan una banda de menos de 1.000 Hz, con un alcance mayor que los de MF al tener menor atenuación, aunque la información de demora y distancia que proporcionan es menos precisa, pero están mejorando y probablemente serán los que se utilicen en el futuro en los buques antisubmarinos.

A consecuencia del aumento del ruido ambiente y la poca emisión acústica de los nuevos submarinos, que hicieron evolucionar al sonar activo hacia los nuevos sonares de frecuencias tan bajas, se ha conseguido mayor alcance, pero las falsas alarmas aumentaron debido a la multitud de ecos en las zonas litorales. El problema se ha solucionado gracias al «biestatismo», que permite discriminar con estas frecuencias al separar la antena receptora de la transmisora, estableciendo un sincronismo entre ellas.

Más adelante, el proceso de discriminación ha mejorado todavía más con el «multiestatismo». Si por ejemplo estamos utilizando sonoboyas, la transmisión de una de ellas es percibida de manera distinta en cada una de las demás. Las diferentes señales reflejadas del blanco y percibidas por cada sonoboya son enviadas a un procesador que compara el tiempo y el desfase de cada una de las señales con el ping directo reflejado por el blanco de la sonoboya que transmite. También varios sonares pueden constituir un sistema multiestático, siempre que sean interoperables sus frecuencias, formas de onda, etc., y estén sincronizados entre sí. De este modo se podrían utilizar combinaciones de señales del sonar calable de un helicóptero, con los sonares de casco en modo pasivo, un UUV o un avión utilizando sonoboyas. La utilización de estos

sistemas, cuya señal es transmitida por el aire, o por el agua, requiere el empleo de algoritmos, cuyo proceso permite estimar la trayectoria del contacto y desechar los falsos ecos.

Ya nos referimos a los paquetes de «datos a gran escala» que permitirán que pueda ser detectado un submarino por comparación del modelo que se espera del ruido ambiente, vida marina, olas y fenómenos sísmicos, con el generado cuando estos sonidos son reflejados en el casco de un submarino. Con las nuevas tecnologías, los submarinos podrán ser detectados incluso de modo pasivo al tener que acercarse a la superficie para recibir señales, pero estos riesgos podrían reducirse en el futuro con unos nuevos métodos de comunicación que capaciten a los submarinos a comunicarse directamente entre ellos e incluso, con sistemas instalados en el fondo, sobre el agua y en el aire, mientras permanecen sumergidos.

Los Estados Unidos, tras las experiencias de San Diego con el submarino sueco *Gotland*, están haciendo esfuerzos para conseguir un radar capaz de detectar la sección transversal del periscopio de un submarino. En el campo del radar se ha avanzado bastante, a raíz de diseñar equipos para detección de intrusos en los puertos. Como ejemplo se pueden citar las experiencias llevadas a cabo en aguas atlánticas francesas, por la empresa Teknisolar Seni, basada en Saint Maló, que ha desarrollado con éxito un radar ligero de vigilancia marítima de 10 kg de peso, capaz de efectuar el seguimiento de diez blancos a la vez. En las pruebas efectuadas, situando el radar a una altura de 100 m sobre el nivel del mar, se detectaron botes de goma de 8 metros a 25 kilómetros y a 10 km para una altura de cinco metros.

Nuevos sistemas de comunicaciones

Las comunicaciones submarinas se beneficiarán a la vez de los medios de detección. La mejora del sonar activo facilitará el aumento del ancho de banda de las comunicaciones acústicas submarinas, que permitirán apoyar a las operaciones submarinas en tiempo real y a considerables distancias. También la utilización de sensores submarinos sintonizables por láser o LEDs podría proporcionar un ancho de banda elevado que, a distancias más cortas que las acústicas, facilitaría las comunicaciones submarinas. Para el enlace de los submarinos con vehículos en la superficie o aéreos, se utilizarán radiotransmisores, bien largados a la deriva, o por cables o flotadores remolcados que capacitarían a las plataformas sumergidas para comunicarse con las fuerzas de superficie o aéreas, sin arriesgar su detección.

A comienzos de 2015, la OTAN aprobó un modelo estandarizado de comunicación de datos submarinos basado en el protocolo JANUS, con la idea de favorecer la interoperabilidad entre sistemas de comunicaciones submarinas y facilitar su conexión con equipos desarrollados por diferentes fabricantes

entre submarinos, buques de superficie, helicópteros, aviones de patrulla marítima, UAVs, UUVs, sonoboyas y boyas de enlace satélite-entorno submarino.

El JANUS es equivalente al LINK-11 en lo que se refiere al entorno submarino, y tal vez de mayor entidad, al facilitar la integración de diferentes sistemas y compartir información de sensores. En esencia se trata de una señal acústica codificada, denominada «paquete de datos JANUS». En el futuro podrá utilizar cualquier margen de frecuencias, aunque de momento opera en un margen que va desde 9.440 hz a 13.440 hz. Utiliza una técnica de codificación de señales denominada BFSK (Binary Frequency Shift Keying), que consiste en modular por desplazamiento de frecuencia, de modo que la modulación no se ve afectada por el cambio de fase de la señal, gracias a una serie de saltos de frecuencia FH (Frequency Hooped) que evita interferencias de la misma señal, mediante el uso de diferentes trayectorias de propagación.

Consideraciones operativas

Hoy por hoy, los silenciosos submarinos estadounidenses pueden acceder a casi cualquier zona del océano, incluso a la defendida por el enemigo con sistemas A2/AD, sin embargo, las nuevas tecnologías y mejoras de los submarinos no nucleares de los adversarios, complementados con sistemas de vigilancia y ataque les permitiría convertir su litoral submarino en una zona cada vez más denegada. Por ello es importante para los Estados Unidos liderar la nueva competición, pues en caso contrario podrían perder la ventaja que tienen en este momento. Por lo tanto, necesitan explotar las tecnologías emergentes y, a la vez, desarrollar nuevos conceptos operativos que integren nuevos y antiguos sistemas.

Así como en la Primea Guerra Mundial y Segunda Guerra Mundial el espectro electromagnético fue la base de la competición, y en la Guerra Fría se centró en el sonar pasivo, los métodos de detección en la primera mitad del siglo XXI podrían ser, el sonar activo de baja frecuencia y los sistemas de detección no acústica, técnicas en que los enemigos potenciales podrían avanzar con rapidez.

Durante las guerras mundiales y de modo especial en la Guerra Fría, los aliados utilizaron la disuasión para prevenir ataques de los submarinos enemigos, más que su hundimiento. Así compensaron las desventajas inherentes de los submarinos norteamericanos. Tal vez sea también ésta la actitud que haya que adoptar en el futuro contra un número creciente de potenciales adversarios.

En cuanto a las operaciones ofensivas submarinas, es probable que, dada la vulnerabilidad de los submarinos tripulados ante los nuevos sensores, que detectan por medios diferentes al ruido radiado, tengan que ser utilizados en coordinación con otras plataformas tales como portaviones, pues no será sufi-

ciente el silencio acústico para garantizar su seguridad. Por ello deberán reducir su exposición en zonas hostiles enemigas y a la vez utilizar sonares remolcados desplegables, «decoys» y emisores de interferencias, para prevenir su detección. Sus sustitutos en zonas de alta probabilidad de detección, serán los grandes UUVs, menos detectables y más baratos para ser utilizados en operaciones de alto riesgo. Tal vez la siguiente generación de submarinos tripulados sean bastante más grandes que los de la clase *Virginia,* para poder llevar abordo vehículos no tripulados, armas y nuevos sistemas de contra detección, comunicaciones y mando y control.

La nueva guerra submarina se verá también afectada por la invasión de un número cada vez mayor de dispositivos de extracción petrolífera, cables de comunicaciones, equipos generadores de potencia, sensores acústicos y no acústicos, etc., y habrá que tener presente la protección de la infraestructura propia y las posibilidades de dañar a la enemiga.

Preocupación en los países de nuestro entorno

El incidente del portaaviones USS *Kitty Hawk* sumado a la alta prioridad que dan en sus presupuestos a la construcción de submarinos AIP países como Singapur, Corea del Sur, Japón, Rusia, que también ha avanzado mucho en su construcción y se los está vendiendo a China, a la vez que ya son muchos los países capaces de construir submarinos, varios en el continente asiático, con capacidad de emplear el sistema AIP, obliga a un replanteamiento de la lucha antisubmarina a todas las naciones de nuestro entorno. Estados Unidos ha sido la primera nación, cuyos líderes de la defensa han empezado a tomar conciencia de la nueva situación.

Una de las primeras medidas adoptadas ha sido la creación del *Fleet Antisubmarine Warfare Commander*, para hacerse cargo de la experimentación y adopción de nuevos métodos y tácticas, para capacitar a las fuerzas antisubmarinas a enfrentarse a enemigos potenciales capaces de operar en mar abierto y también en escenarios litorales, tanto en una guerra asimétrica como convencional, pues hasta que tuvo lugar este incidente, los esfuerzos estaban dirigidos únicamente a la detección de los submarinos nucleares rusos. A la vez se creó el *Undersea Warfare Development Command*, para lograr el control submarino mediante la combinación de la capacidad de los submarinos tripulados con vehículos autónomos en las tres dimensiones, en coordinación con los mandos homólogos de superficie y aéreo.

El Reino Unido también considera una amenaza la reciente proliferación submarina y el alto desarrollo técnico logrado por gran parte de marinas de países emergentes no pertenecientes a la OTAN, y también las de aquellos actores que, apoyados por alguno de estos últimos, son capaces de actuar en un ambiente litoral o en un punto focal. En este sentido, y en colaboración con

la empresa Thales, se ha desarrollado el conjunto formado por el helicóptero *Merlín*, equipado con el sonar calable FLASH, que operará en combinación con el sonar de baja frecuencia 2087, que montan las fragatas tipo 23. También están considerando el relevo de sus aviones de patrulla marítima por el *P-8A*, de elevadas prestaciones antisubmarinas y elevado coste, o una combinación de unidades de este tipo con otras aeronaves de autonomía y prestaciones más limitadas.

Francia, es otra de las naciones que considera una amenaza a su estabilidad económica, basada en gran parte en su comercio marítimo, el desarrollo de la capacidad submarina nuclear de determinados países y la adquisición de submarinos convencionales y minisubmarinos por otros muchos capaces de participar en conflictos regionales, y ha tomado medidas para potenciar su capacidad antisubmarina, por ello, sus nuevas fragatas de la clase *Aquitaine* combinarán dos sonares de baja frecuencia de la empresa Thales, uno de casco y otro de profundidad variable. Esta serie estará compuesta por once unidades, que finalizarán su entrada en servicio en 2020.

En España, aunque nuestros submarinos son antiguos conservan sus principales características de discreción, movilidad, autonomía, versatilidad y flexibilidad, y disponen de capacidad de proyección en un escenario litoral para apoyar una operación; son capaces de proporcionar protección a una fuerza naval, disponen de libertad de acción para facilitar el acceso a zonas litorales y cuentan con posibilidades de llevar a cabo misiones de vigilancia marítima, sin embargo, es evidente la necesidad de su relevo por los nuevos *S-80*, que dotados de sistemas AIP dispondrán de mayor autonomía en inmersión, menor nivel de ruidos, y mayor capacidad de detección y seguimiento.

Pero como en otros países de la OTAN, la capacidad antisubmarina de la Armada ha ido disminuyendo. En la actualidad los medios de Armada para la guerra antisubmarina son las seis fragatas de la clase *Santa María* y las cinco de la clase *Álvaro de Bazán*. Las primeras, diseñadas como unidades antisubmarinas para detección y seguimiento de submarinos nucleares, basadas fundamentalmente en el empleo del sistema TACTAS-LAMPS, disponen de sonar de casco de media frecuencia y con el sistema AN-SQQ-28/ LAMPS III, que les capacita para el proceso de las sonoboyas desplegadas por el helicóptero SH-60. Las cuatro primeras de la clase *Álvaro de Bazán* montan un sonar de casco de baja frecuencia DE 1160, y la quinta de la serie dispone del sonar de casco de baja frecuencia SQS-53 Lightweight, específicamente diseñado para la detección de submarinos convencionales en aguas litorales.

En lo referente a medios de ala fija, se ha prolongado el alargamiento de la vida operativa de los aviones de patrulla marítima *P-3 Orión*, del Ala 11 del Ejército del Aire, hasta el año 2025. Estos aviones han participado en las Operaciones ATALANTA y ACTIVE ENDEAVOUR, pero en estos escenarios no han utilizado sus capacidades antisubmarinas, con lo que su adiestramiento en este sentido se ha visto reducido. Al desaparecer las fragatas tipo *Baleares*,

con sus sonares de profundidad variable y la baja de los sonares de los helicópteros de la quinta Escuadrilla, así como el escaso adiestramiento de los últimos años en operaciones de lucha antisubmarina, existe un riesgo mayor para la utilización de la fuerza en un escenario de amenaza submarina.

Conclusiones

Durante el último siglo la US Navy ha mantenido una capacidad operativa dominante en el ámbito de la guerra antisubmarina, sin embargo, los potenciales enemigos son conscientes de que las tecnologías emergentes pueden minar la actual ventaja de los sigilosos submarinos americanos y desplazarlos del liderazgo en la nueva competición que se avecina y que va a obligar a un replanteamiento de la guerra submarina.

Aunque de momento no se vislumbra un claro escenario que haga imprescindible el empleo de la capacidad antisubmarina, en el panorama geoestratégico actual existen indicios de conflictos regionales, que probablemente tendrán lugar en espacios litorales y además, es cada vez mayor el numero de naciones capaces de construir submarinos convencionales modernos y de desarrollar tecnologías emergentes, muchos de ellos en el complicado escenario Asia-Pacífico e incluso existe la posibilidad de que organizaciones terroristas favorecidas por alguno de estos países, con los que pueden tener un afinidad e intereses, puedan llegar a disponer de algún submarino. Por ello se hace necesario recuperar la capacidad antisubmarina para garantizar las operaciones en las zonas donde sea preciso ejercer el dominio del mar, tanto en espacios abiertos como litorales. Los países de nuestro entorno están empezando a tomar medidas para afrontar las nuevas concepciones operativas y mejorar sus capacidades antisubmarinas con nuevos sistemas, sensores y armas, ante la nueva situación que se está planteando.

En nuestra Armada, acciones concretas como la incorporación del sonar SQS-53 en la fragata *Cristóbal Colón*, la mejora de las capacidades antisubmarinas en el diseño de la futura *F-110* y la futura incorporación del submarino *S-80*, son sin duda los primeros pasos, pero queda todavía mucho por hacer para garantizar la protección de nuestra Fuerza Naval en futuros escenarios con presencia de submarinos. Por todo ello es necesario volver a tomar conciencia de la nueva amenaza submarina y de sus posibles dimensiones y en consecuencia, potenciar el adiestramiento, mejorar las capacidades y mantenernos a la altura de las medidas que ya están adoptando otros países aliados, para que una vez que llegue el momento de utilizarlos estemos en condiciones de garantizar las operaciones de nuestra Fuerza Naval y la integración con las otras Marinas de nuestro entorno.

BIBLIOGRAFÍA

DÓNITZ, Karl: *Diez Años y veinte días*. Ed. Altaya.
GROSS, Otto: *La doctrina de la Guerra Marítima según las enseñanzas de la Guerra Mundial*.
GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, J. M.: *Las responsabilidades del abordaje delictivo*.
GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, J. M.: *Cruceros de combate en acción*. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura naval.
ANDERSON, W.: *Nautilus 90º Norte*. Ed. Juventud.
CARRERO BLANCO, Luis: *España y el Mar*. Tomos I y II. Ed. Naval.
COX, A.W.: *Sonar and Underwater Sounds*. Lexington Books.
DE BELOT, R.: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico*. Ed. naval.
DE LA SIERRA, Luis: *Memoria sobre Curso de Guerra A/S para jefes extranjeros*.
ROSKILL. S. W.: *La insignia blanca. México*. Ed. Herrero.
THURSFIELD, J. R.: *La guerra naval*. Imp. Ezelviriana. Barcelona.
URICK, Robert J.: *Principles of Underwater Sound*. Ed. Mc.Graw Hill.
WILSON, H. W.: *Los acorazados en acción*. Ed. Naval.
WOLFAGANG, F.: *Los Lobos y el Almirante*. Ed. Naval.
CLARK, Bryan: *The emerging era in undersea warfare*.
BELLIS, Mary: *The history of sonar*.
JUBERA DOMINGO, Alejandro: *El arco y la flecha*.
MONEREO ALONSO, Nicolás: *El futuro del Arma Submarina: el S-80*.
TREVIÑO RUÍZ, José M.ª: *El submarino en las potencias nucleares (I y II)*.
MCCOY, Kim. TOMASI, Beatrice. ZAPPA, Giovanni. JANUS: *The genesis, propagation and use of an underwater standard*.
MÁRQUEZ DE LA CALLEJA, Pedro: *La trascendencia de la lucha submarina/ antisubmarina*.
GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *¿Sonar activo o pasivo?* Defensa de puertos y bases navales.
RODRÍGUEZ CASTAÑOS, Amancio: *Memoria para el ingreso en la Escuela de Guerra naval*.

Cazaminas *Sella* (M-32).
(Foto: *www.flickr.com/photos/armadamde*).

LOS OLVIDOS DE MAHAN

Julio ALBERT FERRERO
Vicealmirante (2.ª Reserva)

Introducción

El título de este articulo puede parecer presuntuoso puesto que presupone un defecto en la doctrina del mejor estratega naval expuesta en su obra *Influencia del Poder Marítimo en la Historia*, que racionalizó el pensamiento naval. Su teoría fue recogida en las potencias navales, principalmente en los Estados Unidos, que con gran sentido pragmático la adoptaron, en su política de expansión, convirtiéndose en una potencia naval de primer orden. Su éxito fue extraordinario, su doctrina tuvo gran eco, pero esto no es óbice para poner de manifiesto, en este artículo, su error al darle carácter permanente y exclusivo a los factores del Poder Marítimo, que conforman la condición marítima de una nación.

A este fin y como ejemplo se describe una síntesis de la larga historia de China de los periodos en los que transitoriamente adquirió su condición marítima.

La Doctrina Mahan para Inglaterra supuso la revalorización de su marina ante los políticos partidarios de la potenciación de su ejército de tierra, influidos por la potencia del ejército alemán, demostrada en la Guerra franco prusiana. Para Alemania, supuso la potenciación de su marina, con el fin de conseguir el reparto colonial. La doctrina Mahan, se vió confirmada en la Guerras Chino Japonesa (1894), en la Ruso-Japonesa (1905), en la Angloamericana (1812-1814) y en la Hispanoamericana (1898).

Expuso la prevalencia del Poder Marítimo (SEA POWER), a la que siguió como antítesis la del británico Mackinder sobre la prevalencia del Poder Continental (LAND POWER), teorías opuestas a las que el francés Pirenne sintetizó mediante la concepción geopolítica del antagonismo permanente entre las Potencias Marítimas y las Potencias Continentales. Así, para las potencias marítimas la prevalencia debe ser, el Poder Marítimo y para las potencias continentales la prevalencia debe ser el Poder Continental, concepción geopolítica actual que se centra en el análisis de la influencia que en el desarrollo de los Estados y de sus políticas internacionales tienen los factores geográficos y humanos. De este análisis introducido como factor de referencia, en la estrategia surgió el concepto de Geoestrategia.

El gran mérito de Mahan fue el ser el primero en exponer de una manera completa la importancia del Dominio del Mar y el papel que ese Dominio ha

desempeñado en la Historia. Ha descrito como idea-fuerza, como este dominio depende en primer lugar de la fuerza naval organizada, que constituye el factor principal y como consecuencia la importancia de la destrucción de la fuerza naval enemiga y por consiguiente la conveniencia de buscar la batalla decisiva.

Ha tratado con acierto la concentración, la ofensiva, la defensiva y la maniobra, y considera que la batalla naval decisiva, es el modo principal y más seguro, de destruir el potencial naval del enemigo, y que nunca el ataque al tráfico marítimo, había sido tan eficaz como el conseguido por el combate entre flotas. Su obra constituyó un programa para los Estados Unidos y doctrinalmente consistía en:

— Prevalencia del Poder Marítimo sobre el Poder Continental.
— Importancia del Dominio del Mar (para conseguir el control de las comunicaciones marítimas).
— Importancia de la destrucción de las fuerzas navales enemigas.
— Factores para conseguir el Poder Marítimo.
— Influencia del Poder Naval en la Historia.

Conviene aclarar la diferencia conceptual entre Poder Marítimo y Poder Naval (que con frecuencia se confunden). El primero incluye al segundo y es la capacidad para defender y desarrollar los Intereses Marítimos.

Son Intereses Marítimos:

— El Poder Naval.
— El Tráfico Marítimo.
— La Marina Mercante.
— La Construcción Naval
— La Marina de Pesca.
— La Marinas Científica y Deportiva.

A su vez el Poder naval es la capacidad operativa de las fuerzas navales con sus bases logísticas.

Los factores para conseguir el Poder Marítimo, propio de una nación de carácter marítimo según su doctrina son:

— Situación geográfica.
— Configuración física.
— Extensión territorial.
— Número de habitantes.
— Carácter de la población.
— Clase de gobierno.

En lo referente a España la obra de Mahan *carece de rigor histórico* al fundamentarse solamente en un período posterior al de nuestra supremacía naval reinantes, ignorando al propio tiempo el carácter trascendental de la colonización española, cuyo posible error fue el de no ser como la británica o la holandesa exclusivamente mercantilista.

De todo esto dio cumplida respuesta Sánchez de Toca, (ministro de marina en 1902/ 1903), en su obra *Del Poder Naval en España* cuyas ideas se exponen a continuación:

— Los libros sobre *La Influencia del Poder Naval sobre la Historia*, son un programa político para Estados Unidos, más bien que un trabajo de historiador.
— Debería haber incluido en su obra *La Influencia de la Historia en el Poder Naval,* contrapartida obligada de su propia tesis.
— No explica, el cómo y el porqué, imperios que se encumbraron al señorío de los mares y que reunían los más valiosos elementos naturales, que la teoría del poder naval señala como generadores de la supremacía naval, se vieron sin embargo, precipitados a la pesadumbre de la Historia.
— Fascinado, sin duda, por los deslumbradores anales marítimos de Inglaterra, durante los siglos últimos, Mahan *olvidó fuentes históricas importantes*.
— No se enteró más que de las difamaciones sobre España, presumiendo todas las incapacidades de nuestros gobernantes, de nuestro pueblo y del mismo Felipe II, no igualado por ningún monarca de su tiempo y de los siglos posteriores, en solicitud, alteza de miras y sagacidad política sobre las cosas del Poder Naval.
— Si se hubiera informado debidamente, habría encontrado la demostración palmaria de que los compromisos interiores y exteriores de los Estados, en los que puede verse envuelto un imperio, por el curso irresistible de los siglos, bastan por si solos para destruir los asientos naturales de la supremacía naval, hacer impracticable y esterilizar las más hábiles providencias de los estadistas.
— España entró en el siglo XVI, aventajando a las naciones en todos y cada uno de los factores que señala Mahan como elementos naturales para la condición marítima.
— Nuestra monarquía, era más representativa que la inglesa, con más base popular, autocrática y con una admirable organización de Consejos. Los gobernantes en estos Consejos, no eran casta cerrada, sino patricios en continua selección, constituyendo un Senado que asombró al mundo y cuyo gobierno era el más adecuado, para conseguir el Poder Naval.

— La decadencia del Poder Naval fue consecuencia inevitable de que la Casa de Austria produjera una desviación fundamental en el derrotero de la nacionalidad española.

La Doctrina Mahan tiene su aplicación actualmente, quizás la única variación radique en que la evolución tecnológica ha llevado a que el objetivo prioritario de las fuerzas navales sea la destrucción de los Centros de Mando y Control en lugar de la destrucción de la Fuerza Naval enemiga.

Consideraciones

España, en el siglo XVI contaba con los factores potenciales del Poder Marítimo constructor de su dilatado imperio, por el contrario en la segunda mitad del siglo XVII durante los reinados de Felipe IV y de Carlos II con sus constantes guerras y revoluciones, este Poder Marítimo sufrió un grave deterioro que demuestra la no permanencia de dichos factores en el tiempo. Esto se opone a la doctrina Mahan referida a España al ignorar lo ocurrido en otros periodos, es decir que se trata de *una omisión u olvido de Mahan*.

Así mismo esta transitoriedad de los factores potenciales del Poder Marítimo se da con mayor frecuencia en el caso de la China a lo largo de su larga historia**,** *lo que confirma el citado olvido*.

Tradicionalmente Europa ha considerado a China como un país de condición continental ajeno a las preocupaciones marítimas, esta falsa idea, se debe en parte a una valoración insuficiente de la red fluvial china (que cuenta con más de 5.000 ríos), que por la profundidad, anchura y longitud, ha exigido, en su largo proceso de unificación, una potencia a flote para su dominio, es debido también al olvido del importante papel que el mar ha desempeñado en sus épocas de prosperidad. El auge del Imperio Chino siempre se ha manifestado dentro de una política de expansión de las dinastías con mentalidad marítima propias de un imperio marítimo.

La historia de China se basa en el llamado ciclo dinástico en los que los acontecimientos históricos basan su explicación como el resultado de sucesivas dinastías de reyes y emperadores sometidos a etapas de auge y declive.

El núcleo originario de China se sitúa en la región norte del país, en las riberas del Rio Amarillo. Entre los diversos grupos étnicos de este hábitat puede considerarse el HAN como el más activo. De este grupo salió el primer soberano en el año 2697 antes de Cristo (a. de C.). Esta época termina con una inundación catastrófica provocada por el caudal irregular del rio Amarillo.

A continuación se describe la evolución del poder naval, como elemento fundamental de las naciones marítimas, en las dinastías en las que más lo hayan desarrollado. El poder naval chino quedó enmarcado desde un principio en un ámbito fluvial a diferencia del poder naval griego y fenicio que son de origen

costero o insular. Los ríos y canales cumplieron una triple función: el sistema de riego, una red colectora de productos agrícolas y finalmente los ejes de las operaciones de los ejércitos.

Seis siglos antes de Jesucristo hubo batallas fluviales en las que la maniobra táctica consistía en el envolvimiento por el flanco. La llegada al mar fue, en esta época, origen de una expansión terrestre.

Es curiosa la coincidencia cronológica de la llegada por mar de Europa a China con la llegada de China al Pacifico sudoccidental, al Mar Rojo y al África oriental. Será necesario un momento de plenitud para iniciar una política de expansión marítima.

China entra en la historia con la dinastía Shang (1766/1122 (a. de C.) en cuyo reinado alcanzó un elevado desarrollo agrícola y con el feudalismo como régimen político dominante. Esta dinastía no se limitó a reinar en el valle del río Amarillo sino que también lo extendió al valle del río Yang-Tse- Kiang.Fue vencida por la dinastía Chou, que fue la de mayor duración de la historia de China.

Dinastía Chou (1122-221 a. de C.

La historia de esta dinastía se divide en dos periodos: el de los Chou Occidentales, que abarcó desde 1122 hasta el 771 a. de C. y constituyó la época más floreciente, que finalizó al ser ocupada su capital por los bárbaros, y el periodo de los Chou orientales desde el 771 a. de C. hasta el 221 a. de C., que incluyó la época denominada de la Primavera y otoño en alusión al florecimiento y ocaso del régimen feudal.

Dentro de China existían tres Estados: Chu, Wu y Chue (que llegaba hasta el mar) que guerreaban entre sí, los del norte a caballo y lo del sur lo hacían a bordo de naves. Dándose las batallas fluviales por primera vez. Se desconoce la fecha de la primera batalla naval que fue durante la guerra entre los reinos de Wu y Chue, la segunda batalla naval durante la misma guerra ocurrió en el año 535 a. de C. y el reino Chue fue derrotado. La llegada al mar es la meta de una expansión terrestre, hecha a lo largo y a lo ancho de su sistema fluvial. Fue necesario alcanzar un momento de plenitud como el de las dinastías Chin y Han para iniciar una política do extensión marítima.

Dinastía Chin (221 a. de C.-210 a. de C.

A la disgregación de China en Estados rivales, que combaten entre sí para lograr la hegemonía, puso fin la Dinastía Chin que apoyada por un poderoso ejército, somete a los restantes Estados y vence a la Dinastía Chou logrando en el año 221 a. de C. reunificar el Imperio y la construcción de un vasto sistema

defensivo como es la Gran Muralla. A pesar del poco tiempo en que reinó (221 a. de C./206 a. de C.), solamente 15 años, creó una densa red de comunicaciones, terrestres fluviales y marítimas. Durante esta Dinastía existió un sistema de transporte marítimo.

La dinastía Han (206 a. de C.-221d. de C.

Durante cuatro siglos mantuvo el Imperio poderoso estable y próspero, además abrió a China al mar y se llevaron a cabo exploraciones y expediciones de conquista con un millón de hombres en el cuerpo de bajeles que comunicaron a China con el resto del mundo, entre ellos con la India. Desarrolló la agricultura y el comercio, pero este posteriormente ahogó a la agricultura. Se formaron los reinos conocidos como Los Tres Reinos: el de WEI al norte, el de WU formado por sus adversarios y el de SHU al oeste. En el año 111 a. de C. invadió con 10.000 hombres la isla de Hainan, conquistó Corea, Vietnam y China llegó a tener 10.000 buques de tres cubiertas y con una altura de 32 metros, abiertas en el entrepuente de cada cubierta para poder lanzar flechas y luchar con largas lanzas. Un millón de hombres formaban parte de esta flota de bajeles propulsados a remo y por encima de la cubierta superior estaban cañones sobre ruedas. La apariencia de estos buques era como las de un castillo sobre el agua adornado con numerosas banderas.

Habían tres clases de buques: los buques de las lanzas porque esas era sus armas de combate, los buques fluviales y los buques de «atravesar la mar».

Existe una correspondencia entre las realizaciones HAN y las Romanas frutos de una misma orientación política; en efecto: construcción de un sistema de calzadas que enlazaba a todo el Imperio, asimilación cultural de todos los pueblos sometidos, expansión por los cuatro puntos cardinales, su política de extensión marítima es en todo coincidente. Así mismo, existe también un paralelismo entre la hegemonía romana y el imperio HAN y también en su significación histórica. Roma dota de una estructura a Occidente, de cuyo reflejo vivirán más de un milenio todos los pueblos ribereños del Mediterráneo y cuyas formas de contacto con lo exterior a su mundo y a su cultura serán el germen de los acontecimientos de la Edad Media.

El Imperio HAN nace en el año 206 a. de C., o sea cinco años antes de que fueran quemados por los romanos al final de la Segunda Guerra Púnica 500 buques cartagineses, y se prolonga hasta el año 221 d. de C., dándose así en Occidente al comienzo de una ola de invasiones, que tienen su paralelo en Oriente y que tanto en China como en Europa reciben el nombre de invasiones bárbaras.

Es esta dinastía, como en el Occidente Roma, la que dará a China una organización política basada en la conciencia de unidad del Imperio y en su articulación provincial. A partir de este momento las fuerzas navales chinas unen a su

básica misión fluvial, que no abandonan, la importante misión marítima de engrandecer el Imperio.

La campaña contra el reino de NAN-YUE obligaba a disponer de una organización naval capaz de dominar el mar, para impedir que la operación de penetración por flanqueo pueda quedar yugulada por la acción enemiga. En el orbe romano esta operación anfibia podría tener paralelo con la conquista romana a lo largo de la costa alemana.

La expansión HAN en China, no solo se efectuó hacia el sudeste y este, ni tuvo al mar por único camino, sino que se realizó también por tierra hacia el oeste y el sudoeste, abriendo rutas hacia la India y Europa. A través de ellas China inició una época de intenso comercio y estableció contacto con Roma, contacto que solo tardía y esporádicamente se realizó por mar.

La apertura al mar, las exploraciones marítimas, las conquistas de naciones costeras, la extraordinaria potenciación de su Poder Naval y el desarrollo del comercio de esta dinastía son acciones propias de una nación marítima.

La invasión mongólica (1213)

Los mongoles, pueblo nómada del norte, llegaron a establecer uno de los mayores imperios de la historia de la humanidad, bajo su gran líder Gengis-Kan que incluían territorios tan distantes como Europa Oriental, Irán y China. El imperio mongol había sido dividido en cuatro partes, una de ellas ocupó gran parte de las actuales China y Mongolia, que comenzó con la Dinastía Yuan con capital en Pekín, cuyo período estuvo marcado por una gran inestabilidad social agravada tanto por desastres naturales como las inundaciones en el valle del río Amarillo y por la epidemia de peste que afectó a gran parte del territorio. En 1219 Gengis-Kan cambia de frente a Europa llegando a la vista de Constantinopla, pero volvió sobre China en 1223, ocupando la zona situada norte del rio Amarillo. Su muerte, en 1227, no terminó con las invasiones Se unificó China mediante hábiles y sangrientas batallas, prosiguiendo las expansiones en 1280 por Indochina, Corea y Birmania.

La dinastía Yuan (1213/1368)

Cuando las fuerzas mongólicas llegaron al sur de China tuvieron que cambiar el caballo por el buque y organizar unas fuerzas navales. Los mongoles a partir de 1274 empezaron a conquistar también a los países marítimos. Sus barcos tenían grandes lanzas, iban propulsados a remos y montaban cañones.

El imperio Yuan envió una flota de 900 barcos y con ella a un ejército de desembarco que derrotó al ejército japonés compuesto por 100.000 hombres y ocuparon la isla de Tzushima, pero una fuerte tempestad destruyó a muchos de

sus buques, lo que obligó la retirada sin lograr su objetivo. En 1275 la flota Yuan atacó de nuevo a Japón con 900 barcos derrotando a las fuerzas japonesas, pero al igual que el conflicto anterior los vencedores no pudieron conquistar Japón, debido también a un fuerte huracán que destruyó a la mayoría de sus buques. Nuevamente en 1279 la flota Yuan con 3.500 buques derrotó a los japoneses y a su vez fue destruida en gran parte por un huracán.

En 1282 la corte imperial comenzó a renovar las construcciones navales militares construyendo 4.150 buques de guerra .En enero de 1284 el imperio Yuan intimidó a Birmania, para que se sometiese, pero ésta no accedió. Entonces los mongoles la conquistaron por tierra y por mar con 200 buques de guerra.

También en 1284 se dirigieron a Vietnam con un ejército denominado «Ejercito del Agua», por su capacidad de operar en territorios fluviales, compuesto por 15.000 hombres y 200 buques de guerra tuvieron un encuentro con las fuerzas navales de Vietnam compuesta por 1000 buques de guerra derrotando a las fuerzas Yuan que tuvieron que retirarse.

En 1287 las fuerzas terrestres y navales Yuan volvieron de nuevo a intentar la conquista de Vietnam por mar y por tierra, derrotando a una flota de 400 buques, y apresando a otros 100 buques. En 1292 y 1297 la dinastía Yuan envió expediciones para conquistar Taiwán que no tuvieron éxito. Sin embargo las islas de los Pescadores se incorporaron al territorio chino bajo el imperio de esta dinastía.

En 1292 la corte de YUAN envió para conquistar la isla de Java a 1.000 buques de guerra y 20.000 hombres con abastecimientos para un año. Tras la conquista regresaron a los 78 días.

La razón de que el Imperio Yuan pudiera efectuar tan grandes conquistas fue la organización de un verdadero servicio de transportes que a partir de de 1282 prestó en las campañas contra Vietnam y Java un apoyo logístico decisivo.

Durante esta época no solo se desarrolló el transporte marítimo sino también la construcción naval fue reglamentada y organizada, se normalizó la nomenclatura de los buques de guerra y mercantes, así como sus características, métodos de construcción y exigencias de utilización. En tiempos de guerra los buques mercantes eran utilizados como buques auxiliares y de transporte. El tráfico de China con las Indias orientales y con el Índico sufrió también la amenaza de la piratería que muchas veces adquirió el carácter nacionalista de lucha contra el invasor Yuan.

Con la potenciación del Poder Naval, intensificación del tráfico marítimo, apertura al exterior, exploración y conquista de territorios, *la dinastía Yuan transformó a China en una nación de carácter marítimo,* debido a la reflexiva decisión política de los mongoles dominantes, es decir a la forma de gobierno.

Esta forma de gobierno es uno de los factores que Mahán considera necesario para que una nación adquiera su carácter marítimo pero en su doctrina le

da un carácter permanente, contrariamente a lo indicado anteriormente al referirse solo a una época de la dinastía Yuan.

La dinastía Ming (1368/1644)

A los grandes emperadores mongoles les sucedieron hombres débiles y licenciosos que descuidaron las labores de gobierno y dieron paso a la anarquía. El nuevo emperador de la dinastía Ming estableció una enérgica política de pacificación y fortalecimiento. Durante los primeros años, la dinastía tuvo un carácter sudista poniendo en riesgo la unidad entre el norte y el sur. Para evitarlo en 1380 el emperador decidió administrar el norte con funcionarios del sur y viceversa, administrar el sur con funcionarios del norte. Se inició una política de acercamiento y de expansión sobre Mongolia y Manchuria. Se construyó la Ciudad Prohibida y se reconstruyó la Gran Muralla. El emperador Cheng-Tsu que mostró un vivo interés por las exploraciones más allá de los mares y por mostrar a los extranjeros el poder de China, envió al eunuco Cheng-Ho, en 1405 a iniciar estas exploraciones. Que salió con 27800 hombres y recorrió varios países, volvió en 1407 trayendo mensajeros y cautivos. En este año ocupó Tonking y el norte de Vietnam. En 1408 volvió a salir llegando a Ceilán cuyo rey intento apoderarse de sus buques y fue hecho prisionero y llevado ante el emperador que le perdonó para demostrar su generosidad. En 1409 salió a la mar de nuevo regresando en 1411. En 1412 Cheng-Go fue enviado por el emperador a Sumatra regresando en 1415. Al año siguiente 20 países ofrecieron sus tributos al Emperador y en 1417 regresaron a sus países los embajadores extranjeros a bordo de los buques de guerra chinos. Desde 1433 la flota de Cheng-Ho recorrió más de 17 países regresando a China en 1435. Los buques de Cheng-Go exploraron unos 40 países, 15 al este de la Península de Malaya, 4 en Malaca, 7 en Sumatra, 6 en la India, 5 en la Península Arábiga y 3 en las costas de África. En todas sus campañas navales los efectivos superaban a los 27.000 . La magnitud de estas fuerzas exigía una organización compleja cuidadosamente preparada. Durante los primeros años de esta dinastía Ming se crearon tres arsenales grandes para la construcción de buques de guerra, el más importante fue el de Lung-Chiang, llamado Arsenal de los Buques del Tesoro situado en las cercanías de Nanking. De la capacidad de construcción de este arsenal dan idea las siguientes cifras de buques construidos:

— 1401: 137 buques marítimos.
— 1402: 55 buques marítimos.
— 1403: 1.180 buques marítimos.
— 1405: 275 buques de transporte marítimo.
— 1406: 37 buques de transporte marítimo.
— 1407: 5 buques de transporte marítimo.

— 1409: 48 buques de transporte marítimo.
— 1417: 41 Buques del Tesoro.

Los llamados Buques del Tesoro eran unidades de transporte, de tres tamaños (163-135-45 metros de eslora respectivamente) propiedad del Estado, los buques mayores con capacidad de transportar a 2.800 hombres, probablemente eran los mayores del mundo en aquella época.

En 1514 llegaron mercantes portugueses a los primeros puertos chinos. En 1549 Portugal fundó la primera colonia de Macao por donde entró el cristianismo en Asia comenzando un floreciente periodo de evangelización coincidiendo con la masiva puesta en contacto de Europa con Asia. A mediados del siglo XVI se cernió un nuevo peligro sobre China: la invasión por mar en forma de incursiones piráticas que se agudizó con las campañas coreanas. Aunque el gobierno japonés prohibía el comercio con el continente, con frecuencia, grupos de aventureros, unas veces solos y otras con la ayuda de bandidos chinos, atacaron a las ciudades ribereñas. En 1555 los piratas remontaron el río Yangtse-Kiang hasta Nanking saqueando poblaciones indefensas. En 1563 y con una fuerza naval equilibrada China logró que las costas chinas de norte a sur se vieran libres de piratas. A finales del siglo XVI Japón dominó las islas Riu Kiu y parte del archipiélago filipino y concibió el proyecto de conquistar el Impero Ming. Para ello tomó a Corea como base de la invasión desembarcando 200.000 hombres que ocuparon Seul y avanzaron hacia Pyongyang con el fin de alcanzar el rio Yalú y caer sobre Pekín. Fuerzas chinas con ayuda de las coreanos derrotaron a los japoneses. Una nueva expedición japonesa no llegó a reconquistar Seul y al regresar a Japón una de sus agrupaciones navales fue aniquilada por la flota Ming.

Sorprende que la actividad exploradora y naval de esta dinastía, descrita anteriormente, no haya tenido consecuencias en la ulterior política exterior china y que este proceso de expansión marítima tan parecido al de la formación del Imperio Español quedara tan pronto yugulado, *sin embargo una vez más China volvió a ser un imperio marítimo,* gracias a su extraordinario esfuerzo en la construcción naval (solo en el Arsenal próximo a Nanking construyeron 1800 barcos en 17 años) reflejado en la potenciación de sus fuerzas navales, que lograron el dominio del mar frente a la piratería consiguiendo la figura estratégica de Proyección del Poder naval sobre Tierra durante las exploraciones y conquistas de Chen Go.

Consideración final

De lo expuesto anteriormente se deduce que durante gran parte de las épocas de las dinastías Han, Yuan y Ming, China salió al exterior, consiguiendo el dominio del mar frente a la piratería, potenciando sus fuerzas navales y

su capacidad operativa, intensificando y mejorando su construcción naval, su marina mercante abrió el país al extranjero, potenciando el comercio exterior y finalmente ha proyectado su Poder Naval sobre Tierra, mediante expediciones marítimas de gran envergadura que llegaron a conquistar diversos países ribereños del Pacífico sudoccidental del Indico oriental de África de manera transitoria. *Todo ello es propio de una nación marítima solo durante ese periodo de tiempo es decir no con carácter permanente*. Igualmente se ha puesto de manifiesto la coincidencia cronológica y las características con el *Imperio Romano durante la época de la dinastía Han consiguió también la condición de nación marítima,* acorde con el hecho en la vida real de que las personas inteligentes llegan a las mismas conclusiones al estudiar un mismo problema. Así mismo, podríamos ver la coincidencia se da con otros estados como fueron las antiguas repúblicas mediterráneas de Venecia y de Génova que junto con España vencieron a los turcos en la Batalla Naval de Lepanto

Conclusiones

Los olvidos y errores de Mahan fueron:

— No incluir en su doctrina la influencia de la Historia sobre el Poder Marítimo.
— Considerar permanente la condición marítima o continental de cada nación
— Deslumbrado por las victorias navales del Reino Unido de los últimos siglos Mahán *olvidó fuentes históricas importantes*.
— En lo referente a España , la obra de Mahán *carece de rigor histórico al basarla solamente en un periodo posterior al de nuestra supremacía naval*.
— Olvido del carácter transcendental de la colonización española cuyo posible error fue el de no ser como la británica o la holandesa exclusivamente mercantil ocasionaron el error de considerar permanentes.
— Todos estos olvidos ocasionaron el error de dar carácter permanente a la condición marítima de los Estados.

Epílogo

Los hombres brillantes cuando se equivocan, se equivocan brillantemente.

Ejercicios BDE II Tercio Armada.
(Foto: *www.flickr.com/photos/armadamde*).

DEFENSA DE LAS BIBLIOTECAS NAVALES

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ
Coronel de Infantería de Marina
Doctor en Ciencias Políticas

El 22 de diciembre de 2015, un artículo de opinión publicado en *El País* decía: «Cuando parecía que aquellas vetustas salas llenas de estanterías, luces mortecinas y densos silencios iban a desaparecer por obsolescencia social, ocurrió el milagro. Las bibliotecas públicas no solo sobrevivieron a la era del consumismo individualista, sino que se convirtieron en equipamientos públicos de éxito…». Así se presenta una situación social y cultural referida al ámbito civil español.

Ello me ha servido para traspasar su contenido al ámbito naval y militar, toda vez que desde hace tiempo se ha podido constatar la falta de aprovechamiento de ese enorme caudal de cultura naval, marítima y militar que se encuentra depositado silenciosamente en las valiosas bibliotecas que existen en el ámbito de la Armada. Todas ellas están dotadas de medios de personal preparado y material adecuado, sea en los Cuarteles Generales de los distintos niveles de mando, y organización, logísticos, técnicos o de enseñanza y formación. En sus múltiples estanterías duermen el sueño de los tiempos sin que sus valiosos mensajes de cultura naval, marítima y militar, lleguen a tener aplicación a los tiempos que se viven de actualidad, pasados, presentes o futuros.

Es verdad que en los tiempos que vivimos, los medios de comunicación e información nos ofrecen las más variadas formas de obtener satisfacción a nuestras necesidades culturales, de cualquier forma que sea. La Internet es un valioso medio de comunicar e informarse. Cualquier duda o deseo de conocer algo, sea un hecho histórico o el significado de un término naval, se puede encontrar en Google de inmediato sin tener que ir a una biblioteca. Pero eso me parece que es como oír una música en una radio u otro medio electrónico, en vez de acudir a un concierto en une sala sinfónica. La diferencia es patente a nivel personal y colectivo. Pero el problema se multiplica enormemente si nos referimos a la prensa o revistas de distinta clase. Es corriente encontrar personas que afirman que la Internet les proporciona toda la información que necesitan. Pero no es lo mismo tener en las manos el papel de un periódico o revista que se puede leer, releer o subrayar e incluso arrancar el artículo apropiado para guardarlo, en espera de su aplicación en otro momento, sea profesional o personal, de investigación posterior.

Todo ello nos conduce a la defensa de los libros en papel que durante siglos han sido el soporte y transmisión de la cultura universal en sus variadas formas. Los libros son así el depósito de nuestros pensamientos, conocimientos y teorías. Pues bien, hoy la electrónica nos ofrece pequeños artilugios, como el libro digital que cómodamente archivan cientos de libros como si fuesen una verdadera biblioteca práctica, que puede ser utilizada en el Metro o el Autobús. Hay que reconocer que constituyen un gran avance tecnológico que facilita la cultura especialmente literaria, no se puede ir contra el avance de los tiempos, pero sin dejar a tras, ni despreciar el valor del libro, ni por supuesto esos recintos donde se guardan debidamente ordenados por materias y autores que son las bibliotecas. Los avances tecnológicos no tienen vuelta a tras , pero la evolución de las formas de vida ha de ser progresiva. Creo que pueden y deben convivir ambos sistemas de obtener cultura, la del papel y la electrónica, que el tiempo se encargará de ir poniendo a cada una en su sitio.

Este artículo no trata solamente de la transición del libro a la electrónica, sobre todo va dirigido a la defensa de las bibliotecas y especialmente de las Bibliotecas Navales de la Armada, para que tengan una mayor utilización. Las Bibliotecas Navales, en estos tiempos de tanto movimiento social y cultural, donde las personas pierden el sosiego y el rumbo fácilmente, ofrecen la posibilidad para ser consultadas para la investigación, resolución de problemas o para la continua formación del personal.

El marino, el guerrero o el administrativo de los distintos sectores de la Armada, tendrían que utilizar con mayor profusión la lectura y consulta de los numerosos libros que ofrecen múltiples y avanzadas o clásicas soluciones a los problemas que se presentan en las variadas situaciones del tipo que sean. Parece que el problema de escasa utilización de las Bibliotecas Navales obedece sobre todo a las pautas de formación naval y militar, mas dirigidas a los reglamentos y dictámenes de organización, frente a los numerosos autores que exponen pensamiento e innovación en los campos experimentales, históricos, científicos, estratégicos , tácticos o logísticos. De todo ello se puede encontrar razón y fundamento en estos centros de pensamiento y reflexión que son las Bibliotecas Navales, donde los profesionales se enfrentan a los múltiples casos que les afectan o preocupan, en un ambiente de silencio y recogimiento.

Las Bibliotecas Navales son verdaderos laboratorios de ideas que debidamente organizadas están disponibles para su utilización por los profesionales de la Armada en todos los niveles y ámbitos. Las personas encargadas de su funcionamiento no solo están para archivar libros y mantenerlos debidamente, su función debe ser de asesoramiento para responder a las necesidades requeridas por los usuarios, dirigiéndolo a las libros que den respuesta a sus requerimientos profesionales, sean de las ciencias navales, militares o históricas. Tradicionalmente estas últimas parece que son las más utilizadas, pero de lo

que aquí se trata es de encontrar en los libros soluciones a todos los problemas profesionales.

Parece que esta propuesta sobre un mejor uso de las bibliotecas pudiera parecer una utopía, pero se puede comprobar que en los países más avanzados las Bibliotecas Navales son muy utilizadas, no solo por los profesionales militares sino también por civiles y sobre todo universitarios. Son pues los profesionales de los distintos niveles quienes debieran fomentar la investigación, la innovación y puesta al día de los asuntos que les conciernen, no solo respecto a los avances técnicos, sino también de organización y métodos que se experimentan en otras Marinas, Para ello, las bibliotecas deben estar al día de todo lo que sale, como fuentes de información de lo que respecta a los temas de interés naval y militar que pueden afectar a las distintas partes de la organización de la que dependen. Todo ello redundará en una mayor eficacia del conjunto de la Armada por el apoyo y servicio que prestan las Bibliotecas Navales.

Navegando. Fragata *Almmirante Juan de Borbón*.
(Foto: *www.flickr.com/photos/armadamde*).

NAVAL POWER AND EXPEDITIONARY WARFARE

ELLEMAN, Bruce A., y PAINE, S. C. M. Editorial Routledge; 2011, 235 páginas.

El libro trata del carácter y naturaleza de lo que hoy se conoce como guerra expedicionaria, expresión que aplicada al empleo de fuerzas navales parece que no tiene mucho sentido, y aún más, es redundante porque el concepto de expedicionario se refiere a una acción exterior, alejada del territorio propio para la cual hay que prepararse especialmente. Pero es que las fuerzas navales están preparadas para actuar en el exterior sin tener que adoptar el concepto de expedición especial.

Parece que se refiere más bien a las naciones marítimas que tienen poder naval , pero que no pueden emplear las fuerzas terrestres en masa. Es en estos casos cuando las naciones marítimas que necesitan el empleo de fuerzas terrestres , buscan teatros marítimos accesibles por mar, en los cuales sus enemigos tienen más difícil el empleo de sus fuerzas terrestres. Con ello se trata de equilibrar las ventajas de lo marítimo sobre lo terrestre.

Estos teatros se denominan «periféricos» y entonces este tipo de campañas son denominadas expedicionarias, según los autores, profesores del US Naval War College en las materias de Historia y Estrategia Política. El libro presenta 13 casos de las más importantes campañas expedicionarias realizadas por estados Unidos, Gran Bretaña y Australia, en las cuales estos países prefirieron emplear sus poderosas fuerzas navales para facilitar el empleo de fuerzas terrestres más reducidas, descansando la superioridad en el teatro, en lo naval y aéreo más que lo terrestre.

El libro pertenece a las series de Política Naval e Historia que dirige el famoso historiador británico Geoffrey Till. Se desarrolla con una serie de campañas desde el siglo XIX y llega hasta el XXI. Curiosamente, comienza con la participación de la Royal Navy en la guerra de la Independencia española, que ellos llaman la guerra peninsular 1808-1814. Continua con las siguientes campañas: Mar Blanco, 1854; Gallípoli, 1915; Mesopotamia, 1918; Pearl Harbor, 1941; Guadalcanal, 1942; Nueva Guinea, 1942; Asaltos Anfibios en Corea, 1950, Malasia, 1962; China (Islas Paracel), 1974; Malvinas, 1982; Irak, 2003 y por fin, la guerra contra el terror, 2008. Ya se comprende que los estudiosos de la guerra naval obtendrán mediante el análisis de estas operaciones navales interesantes conclusiones en el nivel estratégico operacional.

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA