

02/2012

3 enero de 2012

*José Luis Nieto Fernández, y
Fernando Fernández Fadón.*

EL PODER NAVAL A PROPÓSITO DE LA CRISIS LIBIA:
¿UN PUNTO DE INFLEXIÓN HACIA UNA
ORIENTACIÓN MARÍTIMA DE LA ESTRATEGIA?

EL PODER NAVAL A PROPÓSITO DE LA CRISIS LIBIA: ¿UN PUNTO DE INFLEXIÓN HACIA UNA ORIENTACIÓN MARÍTIMA DE LA ESTRATEGIA?

Resumen:

La operación llevada a cabo por parte de las fuerzas de la OTAN en Libia no se puede considerar como una operación más. La convergencia de diversos factores exógenos, así como el análisis de los resultados de la propia operación, hacen que la misma pueda constituirse en un punto de inflexión en la orientación de las estrategias. El proceso de estabilización y transferencia de autoridad en Irak y Afganistán, con el fin previsto de la presencia de fuerzas militares extranjeras en el horizonte, parecen también indicar el comienzo de un cambio en las tendencias estratégicas sobre la base del principio “no boots on the ground”. La alternativa parece clara y no es otra que la vuelta a una orientación estratégica de corte marítimo, característica de las potencias euro-atlánticas desde las postrimerías del siglo XV.

Este estudio se enmarca en ese contexto. Para ello, se analizan las posibilidades que el poder naval ofrece al nivel de decisión político en la gestión de crisis a raíz de la crisis en Libia, incluida una reflexión de las oportunidades que ofrece la fuerza naval como herramienta de una diplomacia creíble en el ámbito de la prevención de crisis o conflictos.

Abstract:

The operation conducted by NATO Forces in Libya, should not be considered a common one. The convergence of various exogenous factors and the analysis of the development of the operation, suggest that the operation could become a turning point in the orientation of the strategies. The process of stabilization and the subsequent transfer of authority in Iraq and Afghanistan, with the end of the foreign military presence looming in the horizon, seem to indicate a change in strategic

trends on the basis of the principle “no boots on the ground.” The alternative is clear: the implementation of maritime strategies which has been the characteristic of the Euro-Atlantic powers from the late fifteenth century.

This study falls within this context. Therefore, an analysis of the possibilities that sea power offers to decision-makers in crisis management based on the development of the crisis in Libya is presented, which includes an assessment of the opportunities that naval forces offer as a credible and affordable diplomatic tool in the field of crisis or conflict prevention.

Palabras clave:

Poder Naval, Estrategia, Gestión de Crisis, Diplomacia Preventiva, Libia.

Keywords:

Naval Power, Strategy, Crisis Management, Preventive Diplomacy, Libya,

INTRODUCCIÓN.

El estudio de las opciones que para la gestión de crisis ofrece la Fuerza Naval al conjunto de la acción exterior del Estado no resulta algo novedoso. Sin embargo, se puede afirmar que este importante elemento no está suficientemente recogido en muchos documentos de carácter estratégico. La importante contribución de las Marinas a la gestión de la crisis en Libia ha vuelto a poner de manifiesto la amplia gama de opciones que ofrece el Poder Naval como un instrumento más a disposición del poder político.

Además, el examen de la intervención en Libia, aporta una serie de elementos de estudio que parecen apuntar hacia un cambio de tendencia. La posibilidad de que a partir de la Operación “Unified Protector” (en adelante, OUP), se esté iniciando un cambio gradual en la orientación general de la estrategia en el que se abre paso el principio “no boots on the ground”, indica la necesidad de iniciar un debate sobre la alternativa que supone la vuelta hacia una estrategia de índole marítima en la prevención y gestión de los conflictos en el siglo XXI.

EL PROBLEMA ESTRATÉGICO DEL RÉGIMEN DE GADAFI.

En el análisis de un conflicto, más allá de la perspectiva propia, conviene comenzar por el estudio del problema estratégico del adversario, en este caso, el depuesto régimen de Trípoli.

José Luis Nieto Fernández, y Fernando Fernández Fadón.

Así, superados los conflictos con sus vecinos generados por una política exterior mudable, inmadura y agresiva¹, la potencial vulnerabilidad exterior del régimen no cabría encontrarla en sus fronteras terrestres, sino en lo que hoy se conocen como “Global Commons”, es decir los dominios marítimo, aéreo, espacial y ciberespacio. Este concepto deriva del hecho de que estos espacios son comunes a todos nosotros y no están, por tanto, sometidos a la jurisdicción de ningún Estado. Así, por ejemplo, la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo (OCDE) establece: “Global Commons are natural assets outside natural jurisdiction as the oceans, outer space and the Antarctic”².

A pesar de lo novedoso que pueda parecer este concepto, cabe apuntar que ya en 1609 el jurista holandés Hugo Grocio, en su conocido ensayo *De la Libertad de los Mares*, establece su formulación conceptual al establecer: “el aire, por dos razones: ya porque no es susceptible de ocupación, ya porque debe ser de uso promiscuo para todos los hombres. Y por las mismas razones es común a todos el elemento del mar de realidad infinito, de suerte que no puede ser poseído y es propio para la utilidad de todos [...]”³.

De esta manera, el problema estratégico militar de Libia quedaría expresado gráficamente de la forma que puede verse en el “mapa 1.”; es decir, enfrentado hacia los posibles adversarios exteriores a partir de la penetración desde los espacios marítimos y aéreos.



Mapa 1.

Fuente: NATO, disponible en: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_07/20110708_110708-map_OUP_Libya.pdf

¹ En la política exterior del antiguo dictador libio, los conflictos armados de índole terrestre que tuvieron como escenario sus fronteras, obedecen a una ausencia de realidad e inmadurez. Las frustraciones de su política a favor del panarabismo durante buena parte de la década de los 70, finalizaron con una breve guerra con Egipto en el verano de 1977. El giro hacia el panislamismo en el África Subsahariana, tuvieron como escenario anexo bélico el Chad, cuya resultante, también fue la derrota del ex coronel. En una inquieta e irreflexiva revitalización del sueño panarabista, la inestabilidad provocada en la franja magrebí del Norte de África a punto estuvieron de provocar la ruptura de hostilidades con la Argelia de Bumedíán.

² Organization for the Economic Co-operation and Development, *Glossary of Statistical Terms*, Paris, 1997, pp. 333. Cit. United Nations, *Glossary of Environment Statistics Studies in Methods*, New York, Series F, No. 67. 1997.

³ GROCIO, Hugo *De la libertad de los mares*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1609, (Ed. 1979), pp. 93.

Cabe apuntar que esta vulnerabilidad militar Libia podría haberse corregido parcialmente si el régimen hubiera aprendido ciertas lecciones de su pasado reciente en relación a su debilidad en los “Global Commons.” Como recuerda Soutter⁴, grupos aeronavales de la Marina francesa ya fueron desplegados contra Libia en dos ocasiones durante la década de los 80. En primer lugar para disuadir al depuesto líder de escalar en su profunda crisis con Túnez, y en la segunda ocasión con la finalidad de “faire pression su ce pays afin de proteger le retrae de nos troupes de Nord du Tchad”⁵. También sería posible documentar un tercer caso, en el que la presión dio paso a una acción directa de fuerza limitada contra su persona durante el año 1986, mediante aviación embarcada de la Marina estadounidense de la VI Flota y aviones de la Fuerza Aérea procedentes de bases británicas. Por lo tanto, es posible argumentar que una toma de conciencia del régimen Libio sobre los precedentes, y la asunción de su posición geoestratégica, deberían haberle llevado a primar una orientación marítima de su estrategia, articulando medidas de oposición al acceso con el fin último de obtener una “negación del mar”, lo que hubiera dificultado el tránsito y operación de las Fuerzas Navales de la OTAN en su litoral.

Así pues, en marzo de 2011, con el comienzo de las operaciones militares en Libia y el lanzamiento de misiles de crucero desde buques y submarinos en el Mediterráneo, se iniciaba el principio del fin del régimen. Y es que haciendo válida la máxima que rescata Fernández Álvarez para explicar el origen del retroceso español a propósito de Flandes en el siglo XVI se puede afirmar, “quién fuera dueño del mar lo sería de la tierra”⁶.

LA APLICACIÓN DEL PODER NAVAL EN LA GESTIÓN DE LA CRISIS DE LIBIA.

El poder naval como instrumento de disuasión y de diplomacia preventiva.

Una vez analizado brevemente el dilema estratégico de Libia, es momento de retomar la perspectiva de quiénes se comprometieron activamente con la “responsabilidad de proteger” a la población civil en aplicación de la *Resolución del Consejo de Seguridad 1973 (2011)*⁷.

En este sentido conviene recordar que el desarrollo de los acontecimientos en Libia obligaron a recurrir al uso de la fuerza militar en tanto “la responsabilidad de proteger adquiere prioridad frente al clásico principio de la no intervención cuando el Estado no quiera o no pueda evitar que su población sufra un genocidio, crímenes de guerra, depuración étnica o crímenes de lesa humanidad.”⁸ Sin embargo, se puede argumentar que una mayor coacción sobre el régimen de Gadafi al inicio de la crisis, con un empleo más decidido de fuerzas aeronavales para respaldar de una forma creíble la presión político-diplomática, quizás pudiera haber producido algún

⁴ SAUTTER, Phillipe “Un porte-avions pour quoi faire? *Revue Defense Nationale*, Paris, Mai, Vol. 64, École Militaire, 2008, pp. 16, 19.

⁵ *Ibid.*

⁶ Fernández Álvarez, Manuel *Felipe II y su tiempo*. Madrid, Espasa, 2006, pp. 550.

⁷ En adelante, las Resoluciones del Consejo de Seguridad, serán enunciadas siguiendo el criterio extendido en la literatura científica: UNSCR.

⁸ Espósito, Carlos (10.04.2011) “Dilemas de la responsabilidad internacional para proteger a los civiles en Libia.” *Blog de Derecho Internacional Público*; Carlos Espósito es Catedrático de Derecho Internacional Público, Universidad Autónoma de Madrid, Disponible en: <http://aquiencia.net/category/responsabilidad-de-proteger>.

resultado diferente, no llegándose a la intervención abierta.

Así, la presión político-diplomática de la comunidad internacional contra el régimen se inició con la *UNSCR 1970 (2011)*, de 26 de febrero, que aprobó, entre otras medidas disuasorias, un embargo de armas, según las prescripciones del art. 41 de la Carta de las Naciones Unidas. Sin embargo, durante el período que media entre esa fecha y el 17 de marzo, cuando sale adelante la *UNSCR 1973 (2011)* que autoriza el uso de la fuerza, existen algunos autores que señalan que la presión ejercida sobre el régimen desde los foros internacionales y las cancillerías occidentales tenía un déficit de credibilidad⁹. Es decir, el efecto de la fase inicial de disuasión para prevenir la escala de la crisis se podría haber maximizado haciendo un uso más decidido de medios militares¹⁰.

Lo cierto es que en esta fase inicial el despliegue de una fuerza aeronaval podría haber tenido unos resultados positivos. De hecho, a colación de la aprobación de la *UNSCR 1970 (2011)* y del deterioro de la situación, Núñez propone el “aumento del despliegue naval en torno a Libia, con la intención de hacer más creíble el embargo de armas [...]”¹¹. Aunque dicho argumento resulta bienintencionado, lo cierto es que la asimilación que realiza del “aumento del despliegue naval” a las misiones de embargo, constituye una muestra del limitado conocimiento sobre las posibilidades que ofrece el poder naval en el ámbito de la disuasión y gestión de crisis.

En este sentido, y como se ha expuesto anteriormente, durante la década de los 80 tanto Francia como Estados Unidos disuadieron en el primer caso, y metieron en cintura en el segundo, al coronel libio sobre la base de dotar de credibilidad y mostrar una determinación más allá de las declaraciones políticas y diplomáticas mediante el despliegue de un grupo aeronaval. La posición francesa y americana en estos casos siguió la máxima de que “in practice Foreign Policy and Naval Strategy are one”¹² como afirmó en su día el profesor Graham, o desde la política el ex presidente Bill Clinton “When word of crisis breaks out in Washington, it's no accident the first question that comes to everyone's lips is; where is the nearest carrier?”¹³.

En este estado de cosas se puede argumentar que si los Estados Unidos hubieran enviado de forma preventiva a la zona al grupo de combate presente en el Mar Rojo la presión efectiva

⁹ Sobre este particular, resulta interesante leer la comparecencia de los mandos del Mando de las Fuerzas Estratégicas de los Estados Unidos ante los responsables políticos del Comité de Servicios Armados de la Cámara de Representantes de: House of Representatives, *Strategic Forces Testimony*. Washington D.C. , House Armed Services Subcommittee, House of Representatives, (29.03.2011), pp. 14. Disponible en: http://www.stratcom.mil/speeches/2011/67/House_Armed_Services_Subcommittee_Strategic_Forces_Testimony/ consultada 18.10.2011.

La falta de correspondencia entre las decisiones políticas adoptadas y la credibilidad necesaria a través de medios militares, encuentra antecedentes en la gestión de crisis. BREZINSKI, Zbigniew *Tres presidentes*. Barcelona, Paidós, 2008, pp. 162.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ NÚÑEZ VILLAVERDE, Jesús “Libia: prueba de fuego para la comunidad internacional.” Madrid, *Análisis del Real Instituto Elcano*, ARI. 51/2011, 2011, pp. 5.

¹² GRAHAM, G.S. *The Politics of Naval Supremacy: Studies in British Maritime Ascendancy*. Cambridge, Cambridge University Press, 1964, pp. 2.

¹³ Comentario realizado por el ex presidente de los Estados Unidos, Bill Clinton. US Navy “The carriers. Why the Carriers?” Disponible en: <http://www.navy.mil/navydata/ships/carriers/cv-why.asp> Consultado, 16.10.2011

sobre el líder libio hubiera aumentado sobremanera¹⁴. Desde un punto de vista poco riguroso, bien podría caerse en la simplificación de señalar a Washington por no haber llevado a cabo esa medida. Sin embargo, el verdadero calado del problema no reside en que los Estados Unidos decidieran (legítimamente) no llevar la iniciativa en el caso de Libia¹⁵ en un momento en el que la multiplicación de escenarios abiertos y latentes gravan sobremanera el esfuerzo y las arcas estadounidenses¹⁶; sino que el verdadero foco de la cuestión ha de ponerse sobre la descapitalización de las marinas europeas. Así, por ejemplo, sólo Francia cuenta con un portaviones de cubierta corrida (*FS Charles De Gaulle*) para llevar a cabo, con suficiencia, operaciones de proyección del poder naval sobre tierra. La otra referencia marítima europea, el Reino Unido, ha decidido hibernar esa capacidad hasta la entrada en servicio de los dos portaviones clase *Queen Elisabeth II* en torno a 2020, creando un vacío estratégico que genera no pocas incertidumbres.

Por tanto, cabría preguntarse si el despliegue disuasorio de un grupo de combate europeo que integrara a uno o varios portaviones del tipo *Charles De Gaulle*, *Queen Elisabeth II* y otros de semejantes características de pabellón italiano y español, con escoltas y submarinos capaces de lanzar misiles crucero, hubiera podido alterar la decisión de dictador de ir más allá en su represión contra el pueblo libio.

Naturalmente se trata de un ejercicio de política ficción, pero lo cierto es que el desarrollo de los acontecimientos demuestra que ante la decisión de los Estados Unidos de no emplear su “Carrier Strike Group”, la capacidad de influir en los acontecimientos llevando a cabo una política de disuasión y prevención de conflictos creíble por parte de las capitales europeas, se encuentra manifiestamente limitada.

Llegados a este punto merece la pena exponer la debilidad de los argumentos de aquellos que apuestan por plantear otras alternativas al poder naval en la fase de disuasión y prevención, como es del poder aéreo basado en tierra.

Este apartado no debe entenderse en el sentido de minusvalorar las virtudes y contribuciones del poder aéreo, pero existen varios aspectos que deben tenerse en cuenta a la hora de evaluar el margen de maniobra que éste puede proporcionar al poder político.

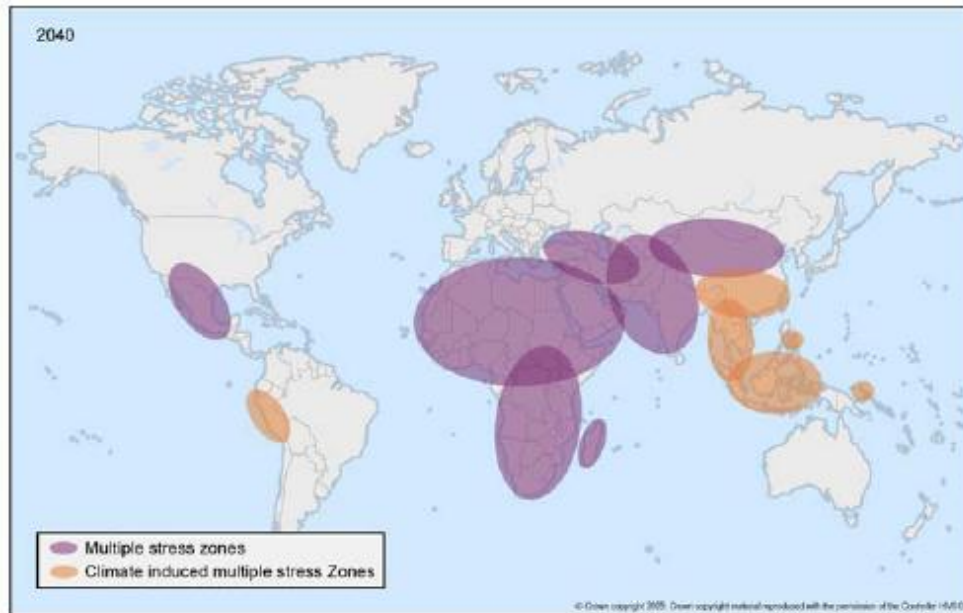
De entrada, las coordenadas geográficas de intervención más probables para la seguridad euroatlántica se encuentran en teatros alejados, por lo que el caso de Libia, en donde existía la

¹⁴ VV.AA. “Written Evidence from Admiral Sir John Woodward GBE KCB and colleagues: A. The effectiveness of the on-going mission to protect civilians in Libya- the extent and success of coordination of efforts with French and US forces in particular.” En, UK House of Commons *Operations in Libya*. Defence Committee, London, (2011) para. 13.

¹⁵ “We will provide the unique capabilities that we can bring to bear to stop the violence against civilians, including enabling our European allies and Arab partners to effectively enforce a no fly zone. The United States is not going to deploy ground troops into Libya. And we are not going to use force to go beyond a well-defined goal-specifically, the protection of civilians in Libya.” Obama, Barack *Letter form the President Regarding the commencement of Operations in Libya*. Washington, The White House, (21.03.2011) Disponible en: www.whitehouse.gov/the-press-office/2011/03/21/letter-president-regarding-commencement-operations-libya consultada el 12.10.2011.

¹⁶ GATES, Robert “Helping other Defend themselves. The Future of U.S. Security Assistance. New York , *Foreign Affairs*, May/June, Vol. 89, nº 3, 2011, pp. 2.

posibilidad de apoyarse en el territorio de una nación aliada, ha de considerarse una excepción, no la regla.



Mapa. 2.

Fuente: UK Ministry of Defence (2011) *Strategic Trends Programme. Global Strategic Trends-Out to 2040*, Developments, Concepts and Doctrine Centre (DCDC), pp. 69.

Aun así, el apoyo italiano para usar sus bases generó no pocas tensiones, ya que el estacionamiento de fuerzas aéreas de un tercer país implicó, no sólo una negociación al más alto nivel, incluso en el caso de un país aliado comprometido con la solución de la crisis, sino que también significó que esas fuerzas pudieran quedar expuestas a la incertidumbre marcada por la evolución de la propia crisis y los intereses del Estado anfitrión.

De esta manera, puede entenderse por qué no se llevó a cabo ninguna medida desde las bases italianas para presionar de manera efectiva al régimen libio. Una serie de operaciones aéreas, como demostraciones de fuerza, hubieran comprometido la política libia de Roma reavivando el fantasma del pasado colonial que hubiese podido ser utilizado por el régimen de Gadafi para tratar de buscar apoyos. Además, hubiera podido exponer a la población y territorio italianos a eventuales represalias del régimen de Trípoli. Tal y como se recoge en un informe remitido al Comité de Defensa de la Cámara de los Comunes a propósito de las operaciones en Libia: “If available, any such foreign base might be at risk of attack by those that would wish to do the UK harm (making the deployment of land-based air assets a major risk)”¹⁷.

¹⁷ VV.AA. (2011) “Written Evidence form Admiral Sir John Woodward GBE KCB and colleagues: B. The costs of the operation and its implications for other UK operations.” *Op. Cit.* para. 8.

Las complicaciones político-diplomáticas que incorpora el despliegue de unidades militares que necesiten necesariamente apoyarse en el territorio de un tercer Estado quedan claramente expuestas por Jermy:

“In all other locations in the world, we must seek the *permission* of the base nation and our ability, thus, to operate British military aircraft from non-sovereign land bases is *always* subject to the political agreement, decision and, ultimately, whim of the basing nation, acting in its national interests”¹⁸.

De esta manera, puede concluirse que la presencia de una fuerza naval europea con capacidad de realizar de manera decisiva operaciones aeronavales, hubiera proporcionado a los líderes europeos una alternativa para influir de manera decisiva en la actitud de Gadafi, en el caso de no poder contar con el poder naval estadounidense. Como bien resume Vial invocando las lecciones aprendidas en un caso que presenta algunas similitudes al de Libia, la operación de Suez llevada a cabo por franceses y británicos en 1956: “Par conséquent, la question de l'intervention française autonome qui, sur le plan national, est le gage de notre indépendance, est liée à la possession d'un porte-avions armé d'avions à réaction”¹⁹.

Llegados a este punto, merece la pena detenerse a explicar las ventajas que puede ofrecer el poder naval al nivel de decisión político en las fases iniciales de la gestión de un conflicto.

En primer lugar, la posibilidad de desplegar un grupo de combate aeronaval que pueda cumplir con suficiencia todo el espectro de las operaciones navales, tanto las de control del mar como las de proyección del poder naval sobre tierra²⁰, no se ve constreñido por los problemas jurídico-políticos que acompañan el despliegue de medios y personal en el territorio de un tercer Estado. Como recuerda algún autor: “Whereas the legal reality is that there are only two generic locations in the world from where Britain has the *right* to operate military aircraft: first, British sovereign territory; second, Royal Navy warships operating in international waters”²¹.

En este sentido, una orientación marítima de la estrategia, proporciona a partir de la materialización de la misma en una fuerza naval, una autonomía al nivel de decisión político basada exclusivamente en sus propios cálculos. La no involucración de terceros estados, no sólo agiliza la propia gestión crisis, sino que posibilita un mayor margen político y menos complicaciones diplomáticas.

En el ámbito de disuasión y prevención de conflictos las fuerzas navales pueden influir decisivamente sobre el aparato político de aquel Estado o Estados que amenacen con poner en peligro la paz y seguridad internacionales, apoyar a un tercer Estado objeto de una coacción o amenaza o, en definitiva, responder con contundencia al desafío contra los intereses nacionales

¹⁸ JERMY, Stephen, “Written evidence from Commodore Steven Jermy RN.” UK House of Commons (2011) *Operations in Libya*. London, Defence Committee, 2011, para. 38.

¹⁹ VAL, Phillipe, “Le porte-avions, condition de l'autonomie stratégique: Suez, 1956.” Paris, *Bulletin d'études de la Marine*, Nº 56, Octubre, 2009 *Op. Cit.* pp. 81.

²⁰ Esta tipología será analizada en el epígrafe “El poder naval como instrumento de respuesta militar.”

²¹ JERMY, Stephen (2011) *Ibid.*

de varias formas propias²² con un perfil definido “They can maintain presence without occupation; coercion without embroilment”²³.

Estas posibilidades se extienden a la fase de desactivación de la crisis, por cuanto permiten llevarla a cabo con escasas repercusiones de tipo político y diplomático, al tiempo que permiten mantener la autonomía estratégica propia: “The withdrawal of a forward committed land or air force will act as an overt signal, offering a binary there/gone choice, whereas a more carefully crafted and nuanced message might be preferable. The ability of maritime forces to quietly withdraw offers that choice”²⁴.

Superada la fase relativa a la disuasión y prevención de conflictos, de nulo resultado en el caso de Libia, es hora por tanto, de pasar al análisis de la siguiente etapa: el uso de la fuerza.

El poder naval como instrumento de respuesta militar.

A fin de hacer más claro el estudio del uso del Poder Naval en las operaciones de respuesta de la OTAN en Libia se ha optado por realizar el análisis examinando el desarrollo de los acontecimientos en relación con tres de los atributos principales del poder naval. Así, las características a examinar serían las siguientes: movilidad, flexibilidad y proyección del poder naval sobre tierra²⁵.

a) Movilidad.

A similitud del capítulo anterior, en la fase de respuesta o uso de la fuerza, el poder naval es capaz de desplazar su área de actuación dependiendo de la situación táctica o estratégica de una forma orgánicamente autónoma, es decir, sin apoyos externos ajenos a propia fuerza naval. Esta característica determina un perfil propio de la Fuerza Naval, ya que a diferencia de lo que sucede con el concepto de movilidad cuando se aplica a las fuerzas terrestres o aéreas, éstas necesitan de unos apoyos ajenos a su estructura para poder desplegarse u operar.

Un ejemplo práctico de esas limitaciones en el caso de Libia, se encuentra en el texto de la *UNSCR 1973 (2011)*, cuando el Consejo de Seguridad “exhorta” a los Estados Miembros para que éstos autoricen el sobrevuelo de sus territorios, para facilitar la implementación de la zona de

²² UK Ministry of Defence, *British Maritime Doctrine*. Joint Doctrine Publication 0-10. The Developments, Concepts and Doctrine Centre (DCDC), Shrivenham, 2011, pp. 2-22- 2-24. y Royal Navy *The Fundamentals of British Maritime Doctrine*. London, Directorate of Naval Staff Duties D/DNSD 8/36., (1995), pp. 87-90.

²³ Royal Navy (1995) *Op. Cit.* pp.88.

²⁴ UK Ministry of Defence (2011) *Op. Cit.* pp. 2-14.

²⁵ Por cuestiones de edición, los autores han decidido prescindir del análisis otros aspectos relevantes del poder naval en la OUP como: 1) “control del mar” con las misiones de interdicción marítima para hacer cumplir el embargo, o las acciones contra embarcaciones (RHIBs) del régimen de Gadafi. 2) la “libertad de acción” en los ámbitos de la guerra de minas o contra los artefactos improvisados (IEDs) en el ámbito marítimo, así como la obtención de inteligencia por parte de los submarinos y aviones de patrulla marítima 3) mando y control, conjunto y combinado desde plataformas navales, destacando el mantenimiento de la Recognize Air Picture (RAP) facilitada por unidades de superficie.

exclusión aérea²⁶ (en adelante, NFZ). En este sentido, la negativa española para autorizar el sobrevuelo de nuestro espacio aéreo a los aviones estadounidenses en su acción contra Libia en 1986, se arbitra como un ejemplo paradigmático.

Las dificultades relacionadas con este aspecto en el contexto de la OUP, se manifestó en la incomodidad del Gobierno italiano para autorizar el uso de sus bases aéreas, en tanto no se definía el marco político de la intervención, llegando al extremo de amenazar con negar su utilización para las misiones de la coalición inicial sobre Libia²⁷. Este problema, de implicaciones políticas al más alto nivel, lejos de ser una excepción encuentra no pocos antecedentes. Retomando un antecedente muy ilustrativo a propósito de otra intervención en el Norte de África, la emprendida por franceses y británicos Suez en 1956, las acciones militares a poner en marcha, pivotaban en el apartado aéreo, sobre un componente naval compuesto por varios portaviones y los aviones estacionados en Malta y Chipre. Cuando el Gobierno británico invocó la utilización de sus instalaciones en Chipre, se planteó un problema político similar planteado en OUP, debido a las reticencias de las autoridades chipriotas a que su territorio fuera utilizado para bombardear Egipto. La reflexión sobre ese particular en aquel contexto, la proporciona el comandante de la fuerza naval francesa durante aquella operación, el Almirante Pierre Barjot, cuando señaló en alusión al grupo aeronaval aliado que “ces porte-avions, c`était Chypre sans le nationalisme”²⁸.

b) Flexibilidad.

Una constante certificada por diferentes textos es que las crisis, se desatan de forma imprevista, rápida y con escaso preaviso²⁹. Por lo tanto, el rápido alistamiento y la flexibilidad de las fuerza militares se arbitran como variables críticas para poder afrontar con éxito la gestión de crisis y poner en marcha las opciones de respuesta decididas en el plano político. A propósito de la crisis Libia pueden examinarse varios ejemplos del rápido alistamiento y flexibilidad de la Fuerza Naval. Así, por ejemplo, la decisión del Gobierno galo de enviar el “Groupe Aéronaval”, encabezado por el portaviones *FS Charles De Gaulle* se materializó en solamente dos días, estando en la zona de operaciones con su capacidad de combate plenamente constituida, sin demoras jurídico-políticas u operativas.

Por otro lado, y en relación a la flexibilidad de la Fuerza Naval, entendida como la capacidad de poder efectuar un amplio espectro de operaciones desde las de combate de alta intensidad, a otras de menor intensidad como las de ayuda humanitaria, evacuación de ciudadanos nacionales o salvamento y rescate, resulta esclarecedor el caso de la fragata británica *HMS Cumberland*.

Este buque, de regreso al Reino Unido tras participar en la Operación “Atalanta” contra la

²⁶ “Exhorta a todos los Estados miembros a que, actuando a título nacional o por conducto de organizaciones o acuerdos regionales, presten asistencia, incluidas las autorizaciones de sobrevuelo necesarias, a fin de aplicar los párrafos 4,6, 7 y 8 *supra*.” Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas *UNSCR 1973 (2011)*. Nueva York, para. 9.

²⁷ COPE, C.J.A. (2011) “Written evidence C.J.A. Cope, Political Editor, Warship World Magazine.” UK House of Commons (2011) *Operations in Libya*. London, Defence Committee, 2011, pp. OL 004.

²⁸ VAL, Phillipe (2009) “Le porte-avions, condition de l`autonomie stratégique: Suez, 1956.” *Bulletin d`études de la Marine*, Num. 46, Ministère de la Défense, Marine Nationale, Paris, pp. 78.

²⁹ Presidencia del Gobierno (2011) *Op. Cit.* pp. 15 y Ministerio de Defensa (2008) *Directiva de Defensa Nacional*, Madrid, pp. 3.

piratería en el Índico, fue requerido sobre la marcha por el Gobierno británico para llevar a cabo otro cometido completamente diferente, la repatriación de ciudadanos británicos en el puerto de Bengasi, proporcionando de paso seguridad contra posibles elementos hostiles terrestres, navales y aéreos. En este caso el buque pudo realizar las nuevas tareas encomendadas por la flexibilidad inherente a las plataformas navales.

Esta flexibilidad para realizar diferentes cometidos operacionales es un valor añadido de la fuerza naval, ya que permite ajustar fácilmente las tareas de los buques a las directrices políticas. Así pues, los cometidos de las unidades navales en la zona han oscilado. Mientras los buques franceses participaron en todos los cometidos de la operación, es decir, desde ataques de precisión hasta la evacuación de civiles, la participación de los buques turcos estaba limitada a las misiones de embargo y de evacuación de súbditos de Ankara.

c) Operaciones de proyección del poder naval sobre tierra.

Además del control del mar o su negación, la otra tarea para la que se encuentra especialmente facultado el poder naval es para ejercer la proyección sobre tierra. La utilización del término tierra en lugar de litoral, no se corresponde con un deseo de superar el ámbito de acción tradicional de las Marinas de Guerra, pero sin duda, las capacidades que incorporan una moderna fuerza naval no son las mismas que proporcionaban las unidades navales del siglo XIX. El hecho de que un misil de crucero lanzado desde un buque en el Océano Índico impacte sobre un campo de terroristas en Afganistán, no encuentra parangón con los efectos que podían lograr sobre el litoral las marinas de guerra de finales del XIX. Sin entrar en excesivos detalles, como recuerda algún autor: “Forty percent of the world’s population lives within range of modern naval gunfire, and more than two-thirds within easy reach of aircraft carrier”³⁰.

De esta forma, debe valorarse en su justa medida el hecho que el poder naval en su configuración actual, pueda ejercer potencialmente sus efectos sobre los centros de poder económicos y políticos de los 147 Estados que cuentan con salida al mar, es decir, la inmensa mayoría de los que pueblan el planeta. El hecho de que la mayor parte de las capitales se encuentren a menos de 100 millas de la costa, o situadas en el litoral, o que los principales centros económicos aparezcan situaciones similares, son aspectos que aunque no han variado sustancialmente a lo largo de la historia, hay que tener muy presente en la configuración de las estrategias del futuro. De hecho, Libia no constituye una excepción como recoge un informe del Servicio de Estudios del Congreso estadounidense: “As noted, most of Libya’s major urban centers, as well as its air defense assets, are located along the Mediterranean coast. This has allowed carrier-based and other naval forces to operate in establishing and enforcing a no fly-zone”³¹.

Una definición de lo que puede entenderse por operaciones de proyección del poder naval sobre tierra, la proporciona la última edición de la Doctrina Marítima Británica que bajo la acepción “Maritime Power Projection”, lo define en estos términos:

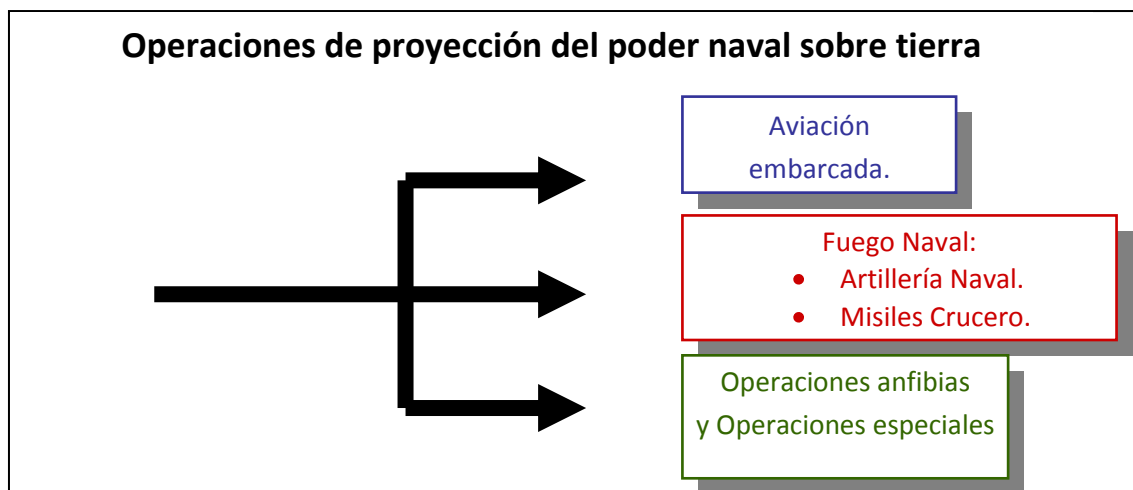
“Maritime power projection is the threat, or use, of national power at range from the UK

³⁰ HELPRIN, Mark *The Decline of the US. Naval Power*. The Wall Street Journal (02.03.2011).

³¹ GERTLER, Jeremiah, *Operation Odyssey Down (Libya): Background and Issues for Congress*. Washington, Congressional Research Service, 2011, pp. 10.

mainland to influence events from the sea. It exploits sea control and maritime manoeuvre to achieve access in order to threaten or project force, ashore using a combination of amphibious forces, embarked aircraft, land attack weapons and special forces”³².

De una forma más esquemática y didáctica, las opciones que contempla la proyección del poder naval son las siguientes:



Cuadro 1.

Fuente: PRATS MARÍ, José M. (2003) “Consideraciones sobre la guerra naval”. *Revista General de Marina*. Tomo 244. Madrid, p. 579. *Cit. en* FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando (2008) *España y el Reino Unido. Dos potencias navales ante un escenario de incertidumbre*. Ministerio de Defensa, pp. 133.

Por seguir un orden cronológico, comenzaremos analizando la utilización de la capacidad de ataque a objetivos en tierra con misiles de crucero, cuyo uso en el caso de Libia siguió las directrices marcadas por *UNSCR 1973 (2011)*, a saber, el establecimiento de una NFZ y la protección de la población libia.

Como sabemos la fase inicial de las operaciones normalmente consiste en tomar la iniciativa neutralizando las defensas del enemigo. En el caso del régimen libio esta fase incluyó la supresión de sus defensas aéreas así como sus centros de mando y control, con el objetivo de permitir la implementación de la NFZ por parte de las aeronaves de la coalición con una mayor eficacia y seguridad -aspectos ambos, de gran importancia para el nivel estratégico-político³³.

El peso abrir las defensas antiaéreas libias descansó fundamentalmente sobre buques³⁴ y

³² UK Ministry of Defence (2011) *Op. Cit.* pp. 2-14.

³³ “Este cambio en los valores sociales se entrelaza con nuevas demandas de actuación militar, imponiendo una lógica de acción novedosa, cuyo máximo exponente se muestra en el reciente rechazo a las bajas propias y a los daños colaterales [...]” MINISTERIO DE DEFENSA *Revisión Estratégica de la Defensa. Planteamiento General*. Madrid, Secretaría General de Política de Defensa, 2003, pp. 40.

³⁴ Por parte de la US Navy, los destructores clase “Arleigh Burke” *USS Stout (DDG 55)* y *USS Barry (DDG 52)* y los submarinos nucleares *USS Providence (SSN 719)*, *USS Scranton (SSN 756)* and *USS Florida (SSGN 728)*, por la parte

submarinos³⁵, anglo-estadounidenses pre-posicionados en la zona. De hecho como puede leerse en un informe remitido a la Cámara de los Comunes: “United States Navy Tomahawk-fitted warships acting in concert with the F-18 Growler aircraft and the Royal Navy submarine, HMS Triumph, destroyed the majority of the Libyan air defence network within some 35 minutes of the commencement of the operation and by doing so made possible unhindered subsequent air strikes”³⁶.

De hecho, según el entonces Jefe de la Junta de Jefes de Estado Mayor estadounidense, el Almirante Mike Mullen, la zona de exclusión aérea quedó establecida en términos globales, en un intervalo que no superó las 24 horas desde el comienzo de los ataques, todo ello, sin ninguna baja propia: “The first cruise missiles and strategic bombers struck late Saturday night, the 19th, Tripoli time. By mid-afternoon the next day, the no-fly zone was essentially in place”³⁷.

Desde un punto de vista estratégico, el dato que se proporciona de que el 95% de las defensas fueran neutralizadas por la Marina estadounidense durante esta fase, amén de otras contribuciones de las fuerzas aéreas francesa, británica y norteamericana³⁸, merecer ser objeto de reflexión al más alto nivel.

La importancia de cumplimentar con las suficientes garantías la supresión de las defensas junto con los centros de mando y control del adversario, ha sido una constante durante otras campañas en las que ha participado España junto al resto de los aliados. Los casos de Kosovo, Irak o el último de Libia así lo ponen de manifiesto. Por tanto, la posibilidad de poder acometer con garantías y suficiencia estas operaciones, debe de ser entendida como la condición *sine que non* que permite dar paso con mayor seguridad a las etapas posteriores. Entre ellas, aquellas que involucren el empleo decidido de aviones de combate en misiones de ataque al suelo y otras operaciones -caso de decidirse- terrestres.

En este sentido la conclusión que aporta la ya finalizada OUP en este apartado es que, entre los aliados de la OTAN, además de los Estados Unidos, sólo el Reino Unido posee la capacidad de lanzar misiles de crucero desde sus submarinos, mostrando una vez más el déficit europeo. De esta forma, las posibilidades que encierran las fragatas *Álvaro de Bazán*, las posicionan como un medio idóneo para ser dotado de misiles de crucero, por cuanto, además de contribuir de manera excepcional a la disuasión nacional, permitiría a España poner sobre la mesa una capacidad decisiva en el plano internacional, contribuyendo de paso a la elevación del peso

estadounidense, y el submarino británico *HMS Triumph*. US Navy (19.03.2011) Press Release *U.S. Naval Forces Open Odyssey Dawn, Prepare No-Fly Zone* Disponible en US Navy: http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=59192 consultada el 18.10.2011.

³⁵ La Marina británica puso en juego un submarino nuclear, *HMS Triumph*, el cual realizó 12 lanzamientos de misiles *Tomahawk*.

³⁶ VV.AA. “Written Evidence form Admiral Sir John Woodward GBE KCB and colleagues: A. The effectiveness of the on-going mission to protect civilians in Libya- the extent and success of coordination of efforts with French and US forces in particular. *Op. Cit.* para 6.

³⁷ MULLEN, Mike *Hearing to Receive Testimony on Operation Odyssey Dawn and the Situation in Libya*. Washington U.S. Senate, Committee on Armed Services, (31.03.2011) pp. 7.

³⁸ Three B-2 Spirit bombers delivering 45 Joint Direct attack Munitions (JDAMs) against Libyan air bases [...] and British Tornado GR4 aircraft flying from the Royal Air Force Marham, England, reportedly employed Storm Shadow cruise missiles. GERTLER, Jeremiah (2011) *Op. Cit.*, pp. 1.

internacional de España.

La segunda fase de la OUP, una vez rota la red de defensa aérea libia, y establecida la NFZ, tuvo como objetivo proteger a los civiles libios golpeando desde el aire a las fuerzas gadafistas. Este tipo de acciones de ataque al suelo fueron llevadas a cabo tanto por aviación embarcada como por aviones de las fuerzas aéreas de la Alianza.

En el examen de esta fase, resulta curioso poder observar como países próximos al teatro de operaciones como Italia, o con aviones estacionados en bases italianas, decidieran desplegar portaviones, el *ITS Garibaldi* por parte de la Marina italiana y el *FS Charles De Gaulle* francés, así como el buque de asalto anfibio con capacidad aérea de ala fija *USS Kearsarge* de la Marina de los Estados Unidos³⁹.

Lo cierto es que el balance de la operación muestra que la aviación naval embarcada de ala fija proporcionó una parte significativa de las acciones de ataque al suelo en apoyo de las fuerzas rebeldes. Sobre este particular, en un informe presentado a la Cámara de los Comunes, se recoge que “approximately 40% of all strike missions were flown by Charles de Gaulle fighters”⁴⁰. De hecho, el número de salidas sobre el teatro de operaciones libio efectuado por los AV-8B del *USS Kearsarge* según otro informe, multiplicaba por cuatro el número de misiones efectuadas por los “Tornados” británicos basados en Italia⁴¹.

Tras estas cifras, que naturalmente pueden ser objeto de debate, se encuentra varios factores. En primer lugar, la mayor cercanía a la zona de operaciones de la aviación embarcada le permitió ejecutar las acciones de ataque en menor tiempo.

De forma resumida, los tiempos de respuesta medios sobre el teatro de operaciones libio, serían los siguientes:

- Aviones “Tornado”/”Typhoon” de la RAF estacionados en Italia, 1.5 horas⁴².
- AV-8B+/ “Rafale” desde *ITS Garibaldi/USK Kearsarge* y *FS Charles de Gaulle*, en torno a los 20 minutos.
- AH-64 “Apache”, proyectado desde el *HMS Ocean*, 1 hora⁴³.

Asimismo, la posibilidad de que el buque portaaeronaves pudiera cambiar su posición para atender otros requerimientos en otras zonas del teatro, permitió una mayor flexibilidad en el empleo de las aeronaves embarcadas. Una base aérea en cambio, permanece físicamente fijada al suelo en una posición estática por lo que las distancias siempre serán mayores, así como los tiempos de reacción y la susceptibilidad de verse afectadas variables no controlables como una

³⁹ El buque británico *HMS Ocean* solo operó con helicópteros.

⁴⁰ VV.AA, (2011) “How capability decisions taken in the SDSR and subsequent policy documents have affected our contribution in Libya.” UK House of Commons (2011) *Operations in Libya*. London, Defence Committee, 2011, para 7.

⁴¹ Woodward, Sandy & Ward Sharkey (2011) *Air Power Projection Operations*. The Phoenix Think Tank, London, pp. 10.

⁴² VV.AA, “Written Evidence from Admiral Sir John Woodward GBE KCB and colleagues: E. The effectiveness of NATO command structures in the preparations and conduct of operations in Libya.” UK House of Commons, *Operations in Libya*. London, Defence Committee, 2011, para. 12.

⁴³ VV.AA “The Comparative Costs of Land-based Air Operations over Libya.” UK House of Commons *Operations in Libya*. London, Defence Committee, 2011, para. 16.

meteorología adversa. Otro factor es la integración de las capacidades de mando y control en las mismas unidades navales, que redundan también en la disminución de los tiempos de reacción y la posibilidad de lanzar y sostener un mayor número de misiones contra los objetivos en la zona de operaciones. El sumatorio de todas estas variables, ha venido a demostrar según los informes presentados al Parlamento Británico, que la aviación embarcada en general estaba mejor adaptada para cumplir los requerimiento de operaciones de tipo expedicionario en teatros alejados, respondiendo de manera más eficaz a una situación táctica que en el desierto variaba con gran rapidez⁴⁴.

Otro particular, que se refleja en alguno de los informes remitidos a la Cámara de los Comunes, es el estudio del binomio coste/eficacia, cuestión importante en un contexto de dificultades económicas.

Así, de forma breve los costes comparados de la participación de la (RAF) británica en Libia, como parte de la Operación “Ellamy”, es objeto de estudio en función de la alternativa que representaría el haber llevado a cabo el segmento aéreo de la operación con aviación basada en portaviones. De manera sucinta, el informe concluye una diferencia de costes que, quizás debiera ser objeto de un estudio más profundo, pero que sin duda induce a una reflexión.

Los datos estimados que se cifran quedarían de la siguiente manera: 900 millones de libras de coste de la Operación “Ellamy” con aviación basada en tierra de “Typhoon” y “Tornado”, por los 150 que según el informe, hubiera costado alcanzar los mismos efectos a partir de portaviones con una unidad aérea embarcada de “Harrier”⁴⁵.

⁴⁴ Este aspecto resulta consustancial a la guerra en el desierto, en tanto se trata de una guerra de movimientos en donde la situación táctica es susceptible de variar sustancialmente caso de no responderse con la adecuada rapidez. “Close Air Support aircraft stationed 600 miles away from the Theatre of action do not have the ability to provide the required rapid response [...] Just the flight time to the target area is of the order of 1.5 hours –in which time the targeted units could be many miles away.” *Ibid.*

⁴⁵ VV.AA. (2011) “Written Evidence form Admiral Sir John Woodward GBE KCB and colleagues: B. The costs of the operation and its implications for other UK operations.” *Op. Cit.* para. 6. Para una información más detallada sobre el asunto, consultar “Annex A to The costs of the operation and its implications for other UK operations.” En la parte final del informe (sin paginar)

José Luis Nieto Fernández, y Fernando Fernández Fadón.

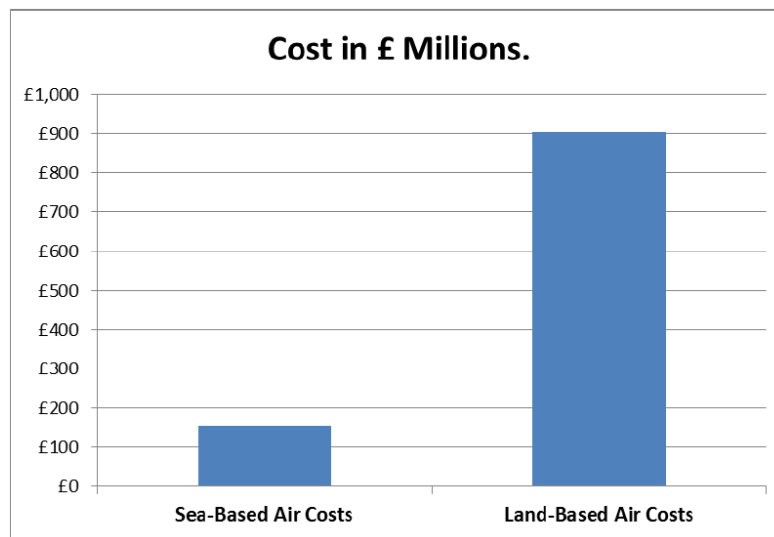


Tabla 1.

Fuente: VV. AA. "Expeditionary Force"- Sea-based versus Land-Based Air Power." UK House of Commons (2011) *Operations in Libya*. London, Defence Committee, 2011, Figure. 2.

Por la importancia y polémica que es susceptible de generar un aspecto como este en las actuales circunstancias, se ha decidido reproducir literalmente la justificación los costes que se han estimado para este análisis:

Para los costes de aviación basada en tierra.-"Typhoon" y "Tornado"

- "Deployed Air Units: Airframe costs per hour flown; fuel usage costs including air-to-air refueling of combat aircraft and the logistic support of deployed land based air-unit; weapons transport and storage costs; hotel costs, allowances costs of deployed units, rental costs associated with the use of foreign sovereign bases such as Goia del Colle, etc"⁴⁶.

Para la opción de utilizar aviación basada en portaviones.-"Harrier"

- "Sea: Additional costs incurred by involvement in Operation "Ellamy" over and above those that would be attributable to the normal operation such platforms when conducting standing operational commitments"⁴⁷.

Para reforzar los razonamientos presentados se puede mencionar también la política seguida por los Estados Unidos en los casos de Afganistán e Irak, en donde para el primer escenario, el 35% de las misiones de ataque son ejecutadas por F-18 lanzados desde portaviones, llegando al 80% cuando se refieren a las misiones llevadas a cabo en Irak⁴⁸. También, la decisión italiana de desplegar el portaviones *ITS Garibaldi*, tiene entre sus razones la ecuación coste/ eficacia que acotan con la siguiente aseveración: "flying Harrier from a carrier was 1/8 cost of Tornado and

⁴⁶ VV.AA. (2011) "Written Evidence form Admiral Sir John Woodward GBE KCB and colleagues: B. The costs of the operation and its implications for other UK operations." *Op. Cit.* para. 2.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ VV.AA (2011) "Air Power Projection Options. The Logical Choice is Clear." UK House of Commons. *Operations in Libya. Defence Committee*, London, Para 1.

1/10 cost of Typhoon”⁴⁹.

En el ámbito de la aviación embarcada, no puede obviarse una experiencia importante en Libia. El carácter eminentemente conjunto de las operaciones, y la necesidad de cubrir todo el espectro de las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra, hizo que el componente naval desplegado por Francia y el Reino Unido, se viera reforzado por el apoyo de helicópteros de ataque “Gazelle” del Ejército de Tierra galo en el caso de la Marina francesa y del “AH-64 Apache” de su contraparte británico a bordo del *HMS Ocean*. Esta integración, maximiza el uso de un poderoso vector de ataque a tierra del poder naval en tanto la utilización de helicópteros de ataque no resultaba factible desde las bases en el sur de Italia. De este modo, el esquema implementado por franceses y británicos, tras un largo período de adaptaciones, se presenta como un interesante modelo, al carecer las marinas de guerra europeas, de estos medios. Así la opción británica, tal y como la refleja su doctrina recientemente aprobada, se presenta como un concepto interesante y certificado ya en OUP:

“The military dimension of maritime power is delivered primarily by the Royal Navy, supported by the British Army, the Royal Air Force and other elements of the Ministry of Defence and wider UK Government department and Agencies”⁵⁰.

Otro de los aspectos de la proyección sobre tierra fue el representado por el empleo del Fuego Naval de apoyo (FNA) por parte de los buques de la agrupación naval de la OTAN. Este demostró una vez más la flexibilidad de las unidades, que simultáneamente a ejercer labores de embargo y operaciones contra embarcaciones rápidas, apoyaron con su artillería principal la ofensiva de las tropas del Consejo Nacional de Transición (en adelante, CNT), posicionándose en función del movimiento del frente terrestre, a la vez que neutralizaron la amenaza más directa de las unidades del régimen contra la población civil.

La disponibilidad y el escaso de tiempo de reacción, desde que el observador de fuego aéreo efectuaba la petición de tiro naval, hasta que el buque designado, pre-posicionado en las inmediaciones de la escena de acción, comenzaba el tiro, no tiene parangón con los tiempos que necesitaría una aeronave que para el mismo cometido tuviese que ser empleada desde una base en tierra.

Por último, un aspecto novedoso que se ha experimentado en Libia como parte de las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra en un escenario de alta intensidad, es el valor añadido que han representado los vehículos aéreos no tripulados (UAV`s) desde plataformas navales para satisfacer los requerimientos de inteligencia, vigilancia, reconocimiento y determinación de blancos (ISTAR).

El empleo de los UAV desde buques, de alta disponibilidad y gestionados por el mando naval, no sólo aportó un valor añadido a la adquisición de inteligencia en permanencia, sino que permitió evitar comprometer a otras unidades aéreas más valiosas en ese tipo de cometidos. De hecho, el presunto derribo de un avión aliado esgrimido por parte de las fuerzas de Gadafi, no era sino, un

⁴⁹ VV.AA. (2011) “Written Evidence form Admiral Sir John Woodward GBE KCB and colleagues.” *Op. Cit.* Para. 14.

⁵⁰ UK Ministry of Defence (2011) *Op. Cit.* pp. VI.

UAV “Fire Scout”, proyectado desde una fragata *USS Halyburton*⁵¹. La polivalencia de los UAVs para escenarios de seguridad marítima, como las operaciones antipiratería en el Índico, o para otros escenarios de superior intensidad como OUP, en donde no se comprometen medios aéreos tripulados (aviones o helicópteros) para la realización de tareas ISTAR, encuentran en los buques de la fuerza naval una plataforma idónea de uso ya que la posibilidad de acercarse más al litoral, proporciona un mayor radio de penetración en el territorio y de permanencia en el teatro, lo que permite maximizar la eficacia en el cometido asignado.

El poder naval como instrumento de la nueva estrategia.

La última lección que pueden extraerse de la OUP, y quizá la más importante, es precisamente la necesidad de gestionar la crisis sin la presencia de contingentes militares extranjeros sobre el terreno, reflejada formalmente en *UNSCR 1973 (2011)* a petición del Consejo Nacional de Transición⁵². El argumento de fondo en este caso era evitar crear un problema a las autoridades del CNT en donde no existía. Contra la tentación de pensar que la posición del CNT resulte aislada, las intervenciones en Irak (1990 y 2003) y Afganistán, han contribuido a revitalizar una pléyade de sentimientos que van desde lo religioso a lo nacionalista, contrarios a admitir una presencia de unidades militares extranjeras sobre el terreno.

Las operaciones en Libia se han cruzado en el tiempo con unos calendarios de transferencia efectiva de autoridad en Afganistán e Irak que significan un repliegue de las fuerzas militares extranjeras. El fundamento último de estas decisiones es resultado de una serie de factores que resume a la perfección el Secretario de Defensa estadounidense: “The U.S. military, although resilient in spirit and magnificent in performance, is under stress and strain fighting two wars and confronting diffuse challenges around the globe”⁵³.

Este análisis, válido para el caso de los Estados Unidos, resulta extrapolable a la mayoría de aliados occidentales en un momento en el que existen otros escenarios más o menos latentes. De este modo, no debe extrañar que salvo casos de estricta necesidad, estemos asistiendo a un proceso de repliegue de compromisos -a semejanza de lo que ocurrió tras la retirada norteamericana de Vietnam- que lleva a limitar el despliegue de fuerzas terrestres por los costes humanos, económicos y políticos que ello implica.

Esta tendencia parece indicar un agotamiento de la línea estratégica “boots on the ground”, lo que implica reflexionar sobre la alternativa que supone el “no footprint” que la estrategia marítima puede proporcionar en el nuevo período “post-Afganistán”.

Esta realidad que se va abriendo paso queda claramente expuesta por el antiguo Secretario de Estado de Defensa Robert Gates al afirmar a principios del 2011 en West Point que: “Looking

⁵¹ <http://www.unmanned.co.uk/unmanned-vehicles-news/unmanned-aerial-vehicles-uav-news/navy-fire-scout-uav-likely-shot-down-by-lybian-forces> consultada 22.10.2011.

⁵² “para proteger a los civiles y las zonas pobladas por civiles que estén bajo la amenaza de ataque de la Jamahiriya Árabe Libia, incluida Benghazi, aunque excluyendo el uso de una fuerza de ocupación extranjera de cualquier clase en cualquier parte del territorio libio [...]” Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, *UNSCR1973 (2011)*, Nueva York, para. 4.

⁵³ GATES, Robert (2011) *Ibid.*

ahead, though, in the competition for tight defense dollars within and between the services, the Army also must confront the reality that the most plausible, high-end scenarios for the U.S. military are primarily naval and air engagements – whether in Asia, the Persian Gulf, or elsewhere”⁵⁴.

CONCLUSIÓN.

Finalizadas las operaciones en Libia, el caso puede ser considerado la excepción y la regla. Su excepcionalidad deriva de unas condiciones particularmente favorables derivadas de la cercanía del teatro de operaciones al territorio de la OTAN. Sin embargo, la utilización de las bases en suelo italiano han provocado no pocas tensiones y problemas de índole política, susceptibles de reproducirse -de manera más agravada- , cuando sea necesario intervenir en teatros alejados. Este último particular será la regla o tendencia en torno a la que se plantearán los siguientes desafíos que se producirán y de los que España no podrá mantenerse de forma deliberada al margen.

El análisis de la intervención ha demostrado que el mantenimiento de la autonomía estratégica nivel político resulta consustancial al poder naval. Según se ha podido observar, éste puede ofrecer la flexibilidad operacional y estratégico-política deseada, para con un mínimo grado de compromiso y gran discreción poder ejercer efectos sobre los acontecimientos en tierra, objeto de la acción política. Todo ello abarcando la totalidad de los supuestos asociados a la diplomacia preventiva y la gestión de crisis posterior.

Por último, el valor añadido que proporciona el poder naval para posibilitar la acción diplomática en los supuestos mencionados, reside en la necesidad de contar con una marina equilibrada pero capaz de llevar a cabo con suficiencia las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra, esencia, al fin y al cabo, de un mundo marítimo.

*José Luis Nieto Fernández
Fernando Fernández Fadón*

i

NOTA: Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

⁵⁴ GATES, Robert “Speech delivered by the US. Secretary of Defense at the United States Military Academy”. Office of the Assistance Secretary of Defense, US Department of Defense, (25.02.2011), Disponible en: <http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1539>