

TEMAS PROFESIONALES



LA F 110 Y LA GLOBALIZACIÓN

Ángel TAFALLA BALDUZ



OS ha tocado vivir en la era de la globalización. Una libertad de movimientos financieros y de comercio como no ha conocido la historia. Al menos en esta escala y con este alcance. No sólo los capitales, la mano de obra y la tecnología no conocen barreras, sino que también la información, la cultura y el concepto de legalidad saltan fronteras. Al menos, algunas fronteras, pues existe un mundo conectado y otro que por desgracia no puede, no quiere o no lo dejan, comunicarse. Y también la seguridad fluye desde el mundo conectado, donde es requisito imprescindible y existe en exceso, hacia la otra infeliz parte que es deficitaria.

Esta globalización, con su inmenso potencial, ha engendrado ciertas fuerzas que se oponen a ella. A veces, violentamente; a veces, creando un problema que tiene que resolverse con el uso de la fuerza. Pero no solamente con la fuerza, pues en el mundo conectado debemos ser conscientes que todos los otros mecanismos de la globalización actúan simultáneamente con los instrumentos de seguridad básicos, es decir, la fuerza militar.

Hay gente que debate todavía —para mí, estérilmente— si la globalización es buena o mala. Como si se pudiera evitar. Está aquí para quedarse, y su efecto, al menos en los aspectos económicos sobre enormes sectores de la población mundial —China, India—, es beneficioso. Incluso la actual crisis financiera, producto de la codicia de algunos y de la falta de regulación financiera mundial, nos demuestra la profundidad y fuerza de los vínculos que nos conectan.

Personalmente, pienso que el impacto de la globalización en los aspectos de seguridad no ha sido debidamente estudiado ni sus consecuencias extrañas. Una de las más obvias es que los conflictos de alta intensidad, para los que hemos sido tradicionalmente educados los militares profesionales, no son los únicos que existen. La guerra irregular, lo que para los marinos podría constituir la seguridad marítima, estará con nosotros por un periodo al que no le vemos fin.

Pero por razones de prestigio, por intereses industriales militares, y quizá por inercia, muchos ejércitos y armadas se aferran casi exclusivamente a los conflictos de alta intensidad para razonar su material, su entrenamiento y mentalización y su estructura de fuerza. Y lo hacen con una, para mí, falacia: que el soldado y la unidad adiestrados para la alta intensidad actuarán eficazmente en la guerra irregular. Ignorando, naturalmente, a qué precio material y psicológico esto es así. Como si estos conflictos en medio de la gente, en medio del mundo en «paz», fueran algo esporádico y tarde o temprano fuéramos a volver a la «normalidad» de una guerra sin restricciones.

Espero que se me entienda bien. No estoy sosteniendo que la posibilidad de los conflictos de alta intensidad, especialmente entre naciones conectadas por el mundo globalizado y los desesperados y fanáticos mas allá de las murellas, haya desaparecido, sino que han sido complementados «permanentemente» por los de guerra irregular. Y los dos tipos de enfrentamientos requieren diferentes tratamientos y diferentes soluciones.

Para los marinos, la forma más probable de conflicto de alta intensidad consistiría en una operación de reacción ante una rápida alteración estratégica, posiblemente inesperada, en un ambiente combinado y conjunto de utilización de la fuerza. Posiblemente una entrada con oposición o *forcible entry*, que es para lo que estamos especialmente bien dotados.

Venimos hablando —siguiendo la estela doctrinal de la Marina de los Estados Unidos— de las operaciones litorales y de proyección del poder marítimo sobre tierra. Pero esta definición es más un procedimiento, una táctica, que

una misión estratégica. ¿Dentro de qué marco habría que operar en o desde el litoral? La primera fase de una entrada, bajo oposición, de una fuerza conjunta, me parece una definición más oportuna de la misión estratégica para las fuerzas marítimas que toda esta parafernalia de operaciones litorales y de proyección de fuerza. Naturalmente, en un escenario de alta intensidad.

Dada la enorme superioridad de la Marina estadounidense y la afortunada coincidencia de que nuestro equipamiento e intereses nacionales básicos están alineados, la forma práctica de preparación para la alta intensidad debería ser la de conseguir la mayor compatibilidad con la Marina norteamericana y de paso con el resto de las marinas aliadas, que naturalmente están en ello, tanto en el seno de la OTAN como bilateralmente o en coalición.

Y una vez establecido el marco estratégico descrito, pasemos a razonar qué consecuencias tiene para el planeamiento de fuerzas o diseño de la fuerza naval del futuro. Si el amable lector que haya llegado hasta aquí acepta lo expuesto anteriormente, la pregunta clave que cabría hacerse es en qué proporción deben dividirse los recursos entre la alta intensidad y la seguridad marítima.

Las construcciones navales que en este momento está acometiendo la Armada española, que en todo menos en el nombre constituyen un plan naval, se podrían adscribir tanto a una como a otra categoría de fuerza. A la alta intensidad cabría asignar el LHD *Juan Carlos I*, los submarinos *S 80*, la *F 105* y el buque de aprovisionamiento de combate *Cantabria*. A la seguridad marítima, naturalmente, los buques de acción marítima (BAM). Todas



BAC *Cantabria* tras su botadura. (Foto: J. L. Fernández Portal).



El *Príncipe de Asturias* aprovisionando a la fragata *Méndez Núñez* durante los ejercicios SIRIO-08. (Foto: A. del Real Pasquín).

ellas basadas en la premisa de hacer más eficaces, pero no aumentar, el número de plataformas actuales.

Con relación al *Juan Carlos I*, la Armada está en mejor situación que la marinas británica e italiana, que han ligado de manera inexorable sus portaaerones al futuro del *JSF F-35B Lightning II* (STOVL), todavía en desarrollo y con serias incertidumbres técnicas y, sobre todo, económicas. Pase lo que pase al *F 35B*, nuestro LHD tendrá una eficacia que no cabe asegurar en este momento a sus homónimos británicos e italiano al ser portaaerones puros. Y de aquí se deduce, a mi juicio, cuál debe ser el sustituto del *Príncipe de Asturias*: otro *Juan Carlos I* que retenga la intrínseca flexibilidad de esta plataforma. De todos modos esto no es urgente, dado que todavía no hemos emprendido la modernización de media vida del *Príncipe*. Deberíamos esperar hasta comprobar cómo opera el *Juan Carlos I* en la práctica antes de comenzar el proceso conceptual de definición y diseño del sustituto del *Príncipe*.

La aspiración de la Armada española a la *F 106* parece lógica para no quedarse con un solo prototipo —la *F 105*—, dada la complejidad electrónica de este buque. La pareja representa el mínimo de seguridad para poder

comparar una con otra, hasta que llegue el momento de modernizar las cuatro primeras. La construcción de los *Hobart* australianos, en menor grado la de los coreanos *KDX-III*, y el resultado final del actual agrio debate norteamericano sobre construir tres *DDG 1000* o continuar la serie de los *DDG 51* marcarán el plazo de factibilidad disponible para autorizar la *F 106*, ya que sería ruinoso abrir la cadena de producción para un solo *SPY-1(V)*.

También parece lógico aspirar a prolongar las series de los *S 80*, y sobre todo de los *BAM*. La experiencia histórica con las series de corbetas, cazaminas y *Santa Marías* permite ser razonablemente optimista, sobre todo pensando que la actual crisis económica habrá finalizado antes que los plazos de construcción de estos buques. Esta misma crisis, y el carácter público de Navantia, constituyen en sí mismos una oportunidad, sin necesidad quizá de esperar mucho. Creo que si surge la ocasión, la continuación de la serie de los *BAM* debería tener prioridad, tanto por razones estratégicas —el mencionado equilibrio entre unidades de alta intensidad y seguridad marítima— como por razones financieras e industriales.

Y aquí llegamos a la parte central de mis reflexiones. Todo lo anterior se podrá aceptar o matizar. Se podrá conseguir total o parcialmente, pero parece



LHD *Juan Carlos I*. (Foto: J. L. Fernández. López).

lógico y razonable, al menos a mí. Pero es en la sustitución de las actuales *Santa María* donde deberemos efectuar el mayor esfuerzo intelectual.

Con el marco ya razonado de unidades de alta intensidad y seguridad marítima diferenciadas —lo que naturalmente no excluye la debida flexibilidad operativa ante una situación concreta que pueda surgir, a la que habrá que hacer frente con lo que se tenga en el momento—, habrá que responder a cuántos recursos se dedicarán a cada actividad en el futuro. Y la clave será cómo sustituimos a las *Santa María*, pues todo lo demás está bastante determinado, al menos racionalmente.

Mi respuesta personal al anterior dilema tratará de ser pragmática. Definamos una plataforma que pueda actuar rentablemente en los dos ámbitos. Pero alternativamente, y no como ahora que las marinas de guerra mandan a escenarios de seguridad marítima plataformas diseñadas y dotadas para otras actividades. Naturalmente, con una rentabilidad muy baja.

¿Cómo sería esta plataforma capaz de actuar eficazmente en ambos escenarios? Creo que si nos basamos más en un BAM que en una *F 100* y hacemos que su valor militar se fundamente en unidades a control remoto (UAV), podremos encontrar la solución. Menciono los BAM y las *F 100* porque siempre ha existido en la Armada el pensamiento difuso de que las *F 110* se deberían inspirar en algún escolta construido anteriormente en España. Una *F 100* algo disminuida, o una noruega, o una *F 80* modificada, son alternativas mencionadas por algunos. Había, quizá lo haya todavía hoy, una cierta idea de



Fragata *Blas de Lezo* bajo el sol de Cádiz. (Foto. C. Casajús G.).



Ejercicio de lanzamiento de misil SM-1 por la fragata *Santa María*. (Foto: F. Guinea).

que se deberían contemplar algunas razones militares-industriales para definir las *F 110*. Y no estoy en contra de ello, pero quiero añadir un razonamiento operativo a lo anterior: el que la *F 110* pueda actuar rentable, eficaz y alternativamente en los dos ámbitos debería constituir su característica fundamental.

Como los requisitos del BAM para actuar en misiones de seguridad marítima los considero óptimos, habría que centrar el estudio en lo que debería aportar una *F 110* a las situaciones de conflicto de alta intensidad. Las *F 100* son las mejores plataformas AAW que la Armada puede desear en un futuro previsible. Por tanto, es en los requisitos ASW y ASUW en los que deberíamos centrarnos, si queremos que las *F 110* complementen eficazmente a las primeras. Y además, como los escenarios litorales son los más probables, una cierta capacidad antiminas sería muy conveniente, sobre todo conociendo las limitaciones de movilidad estratégica y el escaso número de las plataformas dedicadas a MCM.

Por si alguien pudiera pensar que estoy preconizando una especie de *Littoral Combat Ship* (LCS) como *F 110*, quisiera aclarar que nada más lejos de mi intención. El LCS está concebido por la Marina norteamericana para los escenarios de alta intensidad, pues esta Marina está presa de unos intereses y unos conceptos que sólo le permiten contemplar esta hipótesis, al menos con plataformas propias. La marina de los 1.000 buques, el concepto de mi amigo y anterior CON, el almirante Mike Mullen, es un intento de abordar este proble-

ma y el de la presencia naval —la falta de ella, se entiende— a través de la colaboración con otras armadas amigas.

Pero la eficacia del LCS está basada en embarcarle módulos y sus correspondientes dotaciones, lo que, aparte de su practicabilidad técnica y táctica, a demostrar, siempre será más rígido que basarse en UAV. Y los LCS están disparados en coste y definidos de una manera que pudiéramos calificar de cuasi experimental. En definitiva, los LCS sin módulos no son nada, mientras que una *F 110* sin UAV será siempre un BAM.

A éste habría que dotarle de un sónar orgánico eficaz en aguas someras y una punta de velocidad, como autodefensa, para que la plataforma básica sirviera en los aspectos ASW, aunque su sensor y armamento básico en este ámbito se basasen en los helicópteros y UAV embarcados.

Estimo que a través de UAV ya existentes en el mercado, o bien a conseguir por la Armada española, se podría lograr una adecuada eficacia antisuperficie y antiminas en ambientes litorales de baja amenaza. Habría que diseñar medios eficaces de ponerlos en el agua y recuperarlos.

En cuanto a los requisitos AAW, aunque siempre como concepto operando bajo la protección de una *F 100*, sería conveniente dotarle de una cierta capacidad de detección aérea (¿infrarroja o radar aéreo de corto alcance?) y designación a sus armas de autodefensa.

Los sistemas de mando y control de la *F 110* aquí definida le deberían asegurar una compatibilidad básica con las unidades específicas para la alta intensidad, lo que se estima alcanzable. Al mismo tiempo, habría que retener la capacidad propia del sistema de combate del BAM dedicado al escenario de seguridad marítima, lo que naturalmente puede constituir una adición muy eficaz en determinadas situaciones.

El que se haya hecho énfasis es los escenarios litorales —como más probables— no quiere decir que las *F 110* no deban ser compatibles con las *F 100* y las otras plataformas de alta intensidad en alta mar. Lo deben ser allá donde las últimas puedan operar. Lo que constituye otra razón adicional para dotarlas de mayor velocidad. Teniendo en cuenta su menor eslora, la *F 110* debería ser capaz de mantener velocidades de avance compatibles en ciertos estados de la mar, a definir y aceptar, con el resto de las unidades de mayor porte. Dado el sistema de propulsión de los BAM, esto se estima alcanzable sin una gran dificultad.

A manera de epílogo, quisiera expresar mi esperanza de haber contribuido a definir cuál puede ser la filosofía futura de nuestra estructura de fuerza lejos de los tópicos que nos llegan de fuera y de los que podamos generar nosotros por nuestros conceptos de prestigio o tradición, especialmente en una nueva época estratégica donde las incertidumbres de la globalización nos hacen aferrarnos a certidumbres pasadas. Mientras construimos una magnífica Armada para el mañana, podemos aprovechar el periodo de crisis económica para reflexionar y definir cuál debe ser el siguiente paso.