

LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL RENACIMIENTO DEL PODER NAVAL ESTADOUNIDENSE

Guillem COLOM PIELLA
Doctor en Seguridad Internacional



N 1991 eran muchas los estrategias estadounidenses que auguraban la práctica desaparición de su formidable Marina de guerra debido al fin de la amenaza soviética, la ausencia de adversarios capaces de disputar al país el control de los océanos y por la Revolución en los Asuntos Militares (RMA), que prometía transformar el arte de la guerra (1).

Sin embargo, la configuración del nuevo ambiente estratégico junto con la actual coyuntura social y política que atraviesa el país comportarán —con toda probabilidad— el resurgimiento del poder naval estadounidense.

Y es que, a pesar de que el presidente Barack Obama y su secretario de Defensa Robert Gates hayan propuesto desactivar dos grupos aeronavales, reducir el número de buques actualmente en servicio y recortar los planes de adquisición de nuevos modelos para así reducir el gasto corriente del Pentágono (2), la persistente dependencia de materias primas y productos energéticos, los crecientes riesgos que se ciernen sobre el tráfico marítimo, la necesidad de mantener una presencia avanzada creíble y la erosión que han producido en la opinión pública norteamericana las guerras de Afganistán e Irak están devolviendo al poder naval su tradicional papel como pilar de la acción exterior de Estados Unidos (3).

(1) Un análisis panorámico de estas ideas puede hallarse en COLOM, Guillem: *Entre Ares y Atenea, el debate sobre la Revolución en los Asuntos Militares*. Madrid, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, 2008, pp. 153-202.

(2) Estas decisiones pueden observarse en la reciente *Quadrennial Defense Review*, que marca las líneas maestras de las políticas de defensa y militar estadounidenses para la presente legislatura (Department of Defense: *Quadrennial Defense Review*, Washington DC, US Government Printing Office, 2010).

(3) HOFFMAN, Frank: *From Preponderance to Partnership: American Maritime Power in the 21st Century*, Washington DC, Center for a New American Security, 2008.



Operación OCEAN SHIELD. (Fuente: OTAN).

En efecto, aunque la erosión política, social y militar provocada por las campañas centroasiática y mesopotámica están alimentando un sentimiento aislacionista en el país, éste difícilmente se manifestará con un repliegue de la política exterior estadounidense, sino con el retorno a la doctrina *Weinberger-Powell* para guiar el empleo de la fuerza armada en el exterior (4), a la *Doctrina Nixon* para sortear la participación directa en crisis que no afecten a la seguridad nacional del país y mantener el compromiso con terceros países mediante el desarrollo de capacidades locales (5) y al empleo de la US Navy como pilar de su presencia avanzada y eje de su proyección estratégica.

(4) Esta doctrina —cuya elaboración se debe al secretario de Defensa Caspar Weinberger y al jefe de Estado Mayor de la Defensa Colin Powell— establece los principios que deben gobernar el empleo de la fuerza armada en el exterior. Considerada como obsoleta y excesivamente restrictiva por parte de Donald Rumsfeld, fue formalmente desechada para la invasión de Irak. Un interesante estudio sobre los pilares y efectos de esta doctrina puede hallarse en: ABONADI, Earl E. K.: *Weinberger-Powell and Transformation: Perceptions of American Power from the Fall of Saigon to the Fall of Baghdad*. Monterrey, Naval Postgraduate School, 2006.

(5) La *Doctrina Nixon* fue planteada por el presidente de Estados Unidos en 1969 para justificar la gradual retirada del país de Vietnam y limitar el compromiso de Washington con el



USS *Iwo Jima* en el golfo Pérsico. (Fuente: US Navy).

Igualmente, a pesar de sus enormes recursos naturales, Estados Unidos depende de las materias primas y productos energéticos procedentes de otros lugares del mundo y que son transportados hasta las principales ciudades americanas por mar. Y es que, a pesar de la tradicional determinación de Washington por disminuir la dependencia energética del país, la sostenida demanda interna de petróleo, el creciente consumo de gas natural y la constante disminución de las reservas domésticas están incrementando su dependencia energética (6).

sudeste asiático. Algunos de los principios contenidos en esta doctrina pueden verse reflejados en el *Capstone Concept for Joint Operations* (Washington, US Government Printing Office, 2009), un documento que fija los ejes para el empleo del poder militar americano y las bases para el desarrollo de nuevas capacidades. Un análisis más detallado de este trabajo puede hallarse en COLOM, Guillem: «El nuevo concepto estadounidense para el empleo de la fuerza militar», en *Análisis del Real Instituto Elcano*, 70/2009 (23 abril 2009).

(6) Department of Energy: *International Energy Outlook 2009*. Washington DC, US Government Printing Office, 2009.

Por otro lado, la industria americana también requiere minerales y metales preciosos o de carácter estratégico que, como la bauxita, el cromo, el cobalto, el níquel o el platino, tienen que importarse de allende los mares. Tal dependencia energética y de materias primas está comportando la militarización de la política energética norteamericana y configurando una nueva geopolítica de los recursos (7), pues Estados Unidos —al igual que el resto de los países industrializados y potencias emergentes (8)— deberá garantizar por todos los medios posibles su acceso a los puntos de extracción situados en el continente africano, la península arábiga o el sudeste asiático, y mantener abiertas unas líneas de comunicación que cruzan algunos de los más peligrosos puntos calientes del planeta (el golfo Pérsico, el de Guinea, el mar Rojo o el estrecho de Malaca) para asegurar la llegada de estos materiales a las costas del país.

Y es que el incremento de la dependencia energética y mineral se combinará con un aumento en el número, variedad y violencia de los peligros que acecharán su transporte y distribución. Según el *Global Trends 2025: A Transformed World*, el más reciente de una serie de informes prospectivos elaborados por el Consejo Nacional de Inteligencia estadounidense, estas amenazas podrán comprender desde la piratería a la guerra convencional, pasando por el terrorismo o ataques al flujo marítimo provocados por conflictos locales o regionales (9). La primera de estas amenazas es la piratería, que recientemente ha adquirido una gran notoriedad debido al incremento de los ataques perpetrados contra el tráfico marítimo internacional en el cuerno de África y las repercusiones que éstos tienen entre la opinión pública de los países avanzados. Es muy previsible que la frecuencia, magnitud y complejidad de estas acciones, que están demostrando una creciente sofisticación (eficiente empleo de los recursos disponibles, tácticas más efectivas, elemental estructura de mando y control o cierta capacidad de obtención de inteligencia), se expandan más allá de las aguas del golfo de Adén, del de Guinea, del litoral indonesio o de la costa este de África, que constituyen las tradicionales zonas de piratería del planeta (10).

(7) KLARE, Michael T.: *Rising Powers, Shrinking Planet: The New Geopolitics of Energy*. Nueva York, Metropolitan Books, 2008.

(8) Es muy posible que nuestra Estrategia Nacional de Seguridad —que en el momento de escribir este ensayo se halla en pleno desarrollo— también detecte esta necesidad, considerada como un interés vital por todos los países de nuestro entorno e identificada en un trabajo prospectivo realizado en el seno del Estado Mayor de la Defensa (*La Fuerza Conjunta ante los retos del futuro: preparándonos para las operaciones hasta el 2030*. Madrid. Ministerio de Defensa, 2009).

(9) National Intelligence Council: *Global Trends 2025: A Transformed World*. Washington DC. US Government Printing Office, 2008.

(10) International Maritime Bureau: *Piracy Map 2009*. Londres. International Chamber of Commerce, 2009.

Otra amenaza que se cierne sobre el tráfico marítimo internacional es el peligro que suscitan los ataques terroristas contra los petroleros, refinerías o instalaciones de carga de crudo (11). Estas hipótesis —ejemplificadas con el ataque al petrolero francés *Limburg* en la costa yemení en octubre de 2002 o el fallido atentado contra la refinería saudí de Abqaiq cuatro años después, ambos perpetrados por la organización terrorista Al Qaeda— están siendo examinadas con gran detenimiento por muchos expertos y constituyen los riesgos que con mayor probabilidad pueden afectar a la seguridad marítima en el golfo Pérsico (12).

En tercer lugar, los conflictos locales o regionales también pueden tener efectos perniciosos sobre el tráfico marítimo. Ejemplos de ello son los ataques realizados por la insurgencia iraquí contra instalaciones petrolíferas en el área de Basora con objeto de erosionar el control británico en la zona y privar a la coalición de tan preciado recurso esencial para financiar la reconstrucción de Irak (13), o las encarnizadas luchas que se están produciendo desde hace varios años en la costa nigeriana entre el gobierno del país y varios grupos locales por controlar los pozos petrolíferos del delta del Níger; situación que ha llevado a Washington a declarar el golfo de Guinea como una zona de elevado riesgo para el tráfico marítimo (14). Es muy probable que los peligros a la libre navegación provocados por los conflictos locales y regionales se incrementen sensiblemente en los próximos años.

Igualmente, cualquier crisis que pueda surgir en una zona productora de materias primas o recursos energéticos tendrá graves efectos sobre el normal funcionamiento de nuestras sociedades, pues la obtención, transporte y distribución del material se vería completamente perturbada. Aunque en este caso las miradas se centran en las nefastas consecuencias que podría tener un eventual enfrentamiento entre Irán y Estados Unidos o Israel provocado por la determinación de Mahmud Ahmadineyad por obtener el arma atómica y las represalias que éste podría tomar en caso de ataque (el cierre del angosto estrecho de Ormuz —por donde transita aproximadamente el 40 por 100 de los suministros mundiales de petróleo— constituye el escenario más plausible), tampoco deben descartarse los efectos que pueden tener sobre el tráfico marítimo los conflictos en el continente africano.

(11) National Intelligence Council, *op. cit.*, pp. 63-65.

(12) Government Accountability Office: *Maritime Security: Federal Efforts Needed to Address Challenges in Preventing and Responding to Terrorist Attacks on Energy Commodity Tankers* (GAO-01-141), Washington DC: GAO, 2007.

(13) CUMMINS, Chip: *US digs into guard Iraq oil exports* en *Wall Street Journal* (12 noviembre 2007).

(14) Department of Energy: *Country Analysis brief for Nigeria*. Washington DC. US Government Printing Office, 2009 (www.eia.doe.gov/emeu/cabs/Nigeria/pdf.pdf).



USS *Ronald Reagan* en el mar de la China. (Fuente: Departamento de Defensa).

En quinto lugar, a pesar de la disminución de la conflictividad interestatal, es muy posible que se incrementen las disputas sobre aquellas aguas —territoriales o no— ricas en hidrocarburos. El golfo Pérsico, el mar de la China o el Caspio conforman los principales escenarios donde podrán desatarse estos conflictos que podrían perturbar el tráfico marítimo global (15).

Finalmente, la mayor amenaza que se cierne sobre los océanos del planeta es un choque militar entre las grandes potencias. Aunque este peligro se ha manifestado en repetidas ocasiones a lo largo de la historia, el fin del orden internacional bipolar y el ascenso de Estados Unidos como única superpotencia parecieron alejar esta posibilidad que ha resurgido con el ascenso económico, político y militar de China. A pesar de que hoy en día su Armada no puede compararse a la todopoderosa US Navy, China está modernizando su flota de superficie y submarina con el objetivo de disputar a Estados Unidos la supremacía naval en zonas puntuales del litoral chino y así dificultar cualquier intervención norteamericana en defensa de Taiwan (16).

(15) National Intelligence Council, *op. cit.*, p. 69.

(16) Department of Defense: *Military Power of the People's Republic of China 2008*, Washington DC. US Government Printing Office, 2008.



V- 22 Osprey. (Fuente: Departamento de Defensa).

No obstante, el *Global Trends 2025* también plantea un escenario futuro más preocupante: la posibilidad de que se desate en los próximos diez años un choque aeronaval y submarino entre fuerzas estadounidenses y chinas en el océano Índico por el acceso al golfo Pérsico y el control de sus preciados recursos (17).

Este conjunto de peligros de distinta naturaleza e intensidad que se cierne sobre los océanos ha llevado a que muchos países —entre ellos España, promotora de varias iniciativas de alcance internacional— se interesen por la Seguridad Marítima, entendida como «...una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas» (18). En el caso estadounidense, a

(17) National Intelligence Council, *op. cit.*, pp. 41-47.

(18) Estado Mayor de la Armada: *Concepto de Seguridad Marítima de la Armada*, Madrid. Servicio de Publicaciones de la Armada, 2007, s. n.

pesar de que la Armada había planteado explícitamente la necesidad de garantizar la Seguridad Marítima inmediatamente después de la caída del Telón de Acero (19), este requerimiento fue identificado por su clase política en el año 2004, cuando el presidente George W. Bush presentó la *National Security Directive 41: Maritime Security Policy* (20). Este trabajo certificaba la centralidad del espacio marítimo (*maritime domain*) para la seguridad nacional y el bienestar económico del país, a la vez que instaba a los departamentos de Defensa, Estado, Comercio, Energía e Interior para que tomaran todas las medidas que estimaran necesarias para salvaguardar los océanos, garantizando así el flujo global de recursos y la libertad de abastecimiento para Estados Unidos. Y un año después, la Casa Blanca presentó *The National Strategy for Maritime Security*, que ampliaba las ideas planteadas en la directiva presidencial y detallaba los cometidos que deberían llevar a cabo los departamentos y agencias gubernamentales implicados en la protección de los mares (21).

Para cumplir con los preceptos establecidos por ambas guías políticas y gobernar la Transformación Naval estadounidense —junto con el *Sea Power 21* del año 2002—, la Armada, el Cuerpo de Marines y el de Guardacostas elaboraron *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* (22). Publicado a finales de 2007, este documento (el primero de la historia firmado conjuntamente por los tres servicios) traza las líneas maestras de la estrategia naval americana para el nuevo milenio. En esta etapa histórica marcada por la globalización, el permanente cambio y la incertidumbre, el trabajo identifica nuevos imperativos estratégicos, como la eficaz respuesta a crisis regionales, el mantenimiento de una firme disuasión sobre China, la salvaguarda de la libertad de navegación y el libre acceso a cualquier puerto del globo o la defensa en profundidad del país; y también nuevas necesidades operativas, como el fortalecimiento de la acción conjunta entre los tres ejércitos, la combinada con las fuerzas de los países aliados y la interagencias con otros actores civiles nacionales.

Y para ello, la estrategia insta a la Armada, el Cuerpo de Marines y el de Guardacostas para que centren sus esfuerzos en tres grandes áreas: el *control del mar*, con objeto de garantizar que Estados Unidos pueda operar libremente por los océanos; la *proyección del poder*, para desplegar rápidamente y sostener eficazmente una fuerza capaz de batir cualquier adversario en cualquier

(19) COLOM, Guillem: «La Transformación de la Armada estadounidense 1991-2008», en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 257 (diciembre 2009), pp. 799-810.

(20) National Security Presidential Directive NSPD-41 (HSDP-13): *Maritime Security Policy* (21 de diciembre de 2004).

(21) The White House: *The National Strategy for Maritime Security*. Washington DC. US Government Printing Office, 2005.

(22) Department of the Navy: *Cooperative Strategy for the 21st Century*. Washington DC. US Government Printing Office, 2007.

punto del globo y, finalmente, la *seguridad marítima*, con el fin de proteger el tráfico marítimo mundial de cualquier acto de terrorismo, piratería, crimen organizado o ataque deliberado y combatir cualquier actividad ilícita que pueda producirse en el mar y en la región costera.

Los escenarios planteados, los retos identificados y las capacidades requeridas por este conjunto de documentos de tan dispar naturaleza y procedencia están sirviendo para guiar el planeamiento a corto y medio plazo de la Armada. Y aunque para cumplir con esta serie de cometidos sería conveniente conservar los dos grupos aeronavales que se desactivarán y mantener intactos el objetivo de fuerzas, el catálogo de capacidades y los planes de adquisición propuestos por el *Naval Transformation Roadmap: Power and Access...From the Sea* del año 2002, la crisis económica que está asolando el país y el coste de los conflictos de Irak y Afganistán hacen que estos objetivos sean —al menos a corto plazo— difíciles de mantener.

No obstante, y a pesar de que la reciente *Quadrennial Defense Review 2010* —que establece las líneas maestras de la política de defensa y militar del país para la presente legislatura— evita pronunciarse al respecto, no parece descabellado afirmar que en los próximos ejercicios presupuestarios la partida destinada al Departamento de la Armada experimente un incremento significativo.

Y es que la retirada americana de Afganistán e Irak coincidirá con la redistribución de los mandos combatientes y el redesplice global de la fuerza con objeto de garantizar, tal y como ha expuesto esta guía política, la presencia avanzada, la respuesta a crisis, el libre acceso a cualquier teatro de operaciones y la seguridad en la obtención y distribución de materias primas y recursos energéticos... unos cometidos que la Armada y el Cuerpo de Marines tradicionalmente han realizado y en la actualidad pueden satisfacer con mayor eficacia y menor coste que sus homólogos del Ejército y la Fuerza Aérea.

Conclusiones

Las consecuencias perversas de la globalización, la cambiante distribución del poder mundial, la creciente competición por unos recursos cada vez más escasos, la enorme dependencia energética que sufren nuestras sociedades y las nuevas amenazas que se ciernen sobre la paz y la seguridad internacionales han convertido a los océanos en zonas de permanente inseguridad e indiscutible valor estratégico.

Son muchos los países que han llegado a esta misma conclusión y ya están tomando medidas encaminadas a prevenir los crecientes riesgos y combatir las variadas amenazas que se ciernen sobre los océanos. Estados Unidos no es una excepción, pues además de sus servidumbres como superpotencia y su plena determinación por mantener este estatus, también debe velar por el libre

acceso a los recursos, la seguridad del transporte marítimo, el control de las rutas de suministro y proporcionar la última línea de defensa del país frente a cualquier amenaza procedente del mar. Tales requerimientos exigirán un monumental esfuerzo de la Armada y un indiscutible apoyo político y financiero de Washington, pero los beneficios serán infinitos, pues el poder naval se convertirá indefectiblemente en eje del gran juego estadounidense para el siglo XXI.

