

UNA VISIÓN DEL ESCENARIO MARÍTIMO PARA LAS PRÓXIMAS DÉCADAS

Alejandro MACKINLAY FERREIRÓS



Los estudios de futuro y el ambiente marítimo



ACE unos meses presentaba en estas páginas un trabajo sobre la utilidad de los estudios de futuro como herramienta para dar coherencia al planeamiento estratégico a largo plazo (1), algo nacido de la necesidad de superar la indefinición del escenario estratégico general surgido al final de la guerra fría y que a partir del 11 S se transformó en un ambiente todavía más laxo y confuso. Así, durante los últimos años los estudios de futuro se han multiplicado como las setas; no existe institución de prestigio, gubernamental o privada, en el campo de la estrategia, las relaciones internacionales o la defensa que no haya producido un trabajo, o varios, sobre el futuro ambiente de seguridad y defensa. Estudios que son herramientas analíticas de apoyo al planeamiento de seguridad y defensa a largo plazo, que requieren una adaptación continua, debido al cambio acelerado consustancial con la globalización y en el que las sorpresas estratégicas se suceden una tras otra. Sin embargo, la mayoría de los trabajos sobre futuros, incluidos los militares, se mueven en niveles muy generales, algo natural, ya que si es difícil definir las características probables de los escenarios futuros, aún lo es más identificar aspectos concretos y parciales de un futuro que siempre y por naturaleza es imaginario. Por ello, parece apropiado dar un paso adicional y comenzar a discutir, a partir de los contextos generales de futuros posibles, áreas más específicas, como el ambiente marítimo.

(1) MACKINLAY, A: *Estudios de Futuro, una aproximación para la Mejora de la Eficacia del Planeamiento Estratégico*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Madrid, marzo 2009.

Antes de proseguir hay que dejar claro que la predicción de futuro es por naturaleza adivinación, un arte asociado a la brujería y a la quiromancia, que no es lo que se pretende en este trabajo. Aquí se trata simplemente de identificar algunas características que darán forma al ambiente marítimo y naval de las próximas décadas, base sobre la que establecer un marco para el planeamiento estratégico a largo plazo. Ni que decir tiene que el transcurso del tiempo resultará en la aparición de sorpresas estratégicas, como lo fue el 11 S, que modificarán radicalmente el escenario imaginado y que nos harán errar algunos de los pronósticos. Así, este trabajo intenta partir de determinadas características que delimitan el entorno marítimo actual, para a continuación analizar un número limitado de las tendencias que pudieran tener un impacto más importante en ese escenario marítimo; y después describir, no el escenario futuro, tarea en sí imposible, sino algunos de los rasgos que pueden servir para dilucidar el entorno naval y marítimo de las próximas décadas. Todo ello con el ánimo de contribuir, si bien modestamente, a una más profunda discusión estratégica sobre la que se debe sustentar el proceso de definición de las capacidades y conceptos que deben apoyar la Armada del futuro.

El escenario marítimo de partida

El primer paso es definir la base de partida, y ésta no es otra que el escenario marítimo global actual, una de cuyas características principales al comienzo de la segunda década del siglo XXI es el control que los Estados Unidos y sus aliados ejercen sobre los océanos y mares del globo. Predominio no exento de debilidades, destacando entre ellas la disminución a lo largo de la última década del número de buques de guerra (2), que podría resultar en que varios retos simultáneos colapsasen las capacidades de respuesta. Por el momento, poderes militares emergentes, como China o Irán, disponen de capacidades limitadas, aunque crecientes en el caso chino, para retar al gigante americano, y por ello su estrategia naval se orienta a negar el acceso —control negativo de la mar— a sus aguas más próximas.

Otra de las características del ambiente marítimo actual es la existencia de amenazas «híbridas (3), que combinan capacidades militares e irregulares con

(2) La Marina de los Estados Unidos tiene actualmente en servicio activo algo menos de 300 buques de todo tipo y aunque es indiscutiblemente la más poderosa del mundo, su tamaño actual es aproximadamente el mismo de la de los años veinte del siglo pasado, época en la el liderazgo marítimo global estaba todavía en manos de la Royal Navy británica y en la que los Estados Unidos se complacían en un periodo de aislamiento.

(3) Sobre el concepto de guerra híbrida se puede ampliar información en SADOWSKI, David, y BECKER, Jeff (2010): *Beyond the «Hybrid» Threat: Asserting the Essential Unity of Warfare*, Small Wars Journal, 5: 2, 144-169.

otras tecnológicamente muy avanzadas, con el objeto de convertir en ineficaces los modos y medios de hacer la guerra de sus adversarios, concepto predominante en la visión de los conflictos actuales y que es también aplicable al dominio marítimo, aunque, eso sí, con características propias. En los conflictos actuales intervienen actores que van desde las naciones estado, operando conforme al derecho internacional o ignorándolo, hasta las organizaciones criminales, como las bandas piratas o terroristas, todos ellos tratando de explotar diferentes líneas de acción de forma complementaria para alcanzar unos objetivos políticos. Las formas híbridas de la guerra se desarrollan para explotar las vulnerabilidades de un adversario que es netamente superior en capacidades militares, evitando la «guerra de plataformas» y persiguiendo líneas de acción alternativas, también violentas, con el objetivo de dejar obsoleto el modo occidental de hacer la guerra, basado en capacidades militares de tecnología muy avanzada. El resultado son las estrategias «antiacceso» (4) chinas o iraníes, diseñadas para impedir el acceso de la Marina americana a escenarios marítimos de gran importancia, como el mar de la China o el golfo Pérsico, o también como la Guerra del Líbano de 2006, en la que Hezbolá sorprendió a Israel con el uso de misiles antibuque.

La primera década del siglo XXI también ha recuperado para la historia a uno de los actores marítimos más tradicionales, la piratería. La reaparición de este fenómeno está ligada a la desaparición de la presencia naval en numerosas áreas del globo a partir del fin de la Guerra Fría y a la existencia de Estados fallidos (5): el caso de Somalia es paradigmático. Actualmente somos testigos de cómo grupos de piratas somalíes con medios muy limitados y escasamente organizados, explotando unas condiciones internacionales favorables, se han convertido en auténticos depredadores del comercio marítimo en el Índico occidental, manteniendo ocupados a un significativo número de buques de guerra a un coste elevadísimo. La falta de control efectivo de las aguas alrededor de Estados fallidos y la debilidad del sistema legal internacional no sólo permiten la emergencia de la piratería, sino de otras actividades como el terrorismo marítimo, o la inmigración ilegal, que comprometen la seguridad marítima, imprescindible para el comercio internacional.

Las operaciones marítimas actuales también se caracterizan por su integración con las operaciones en otros ambientes, lo que hace imposible considerarlas por separado de los escenarios terrestre, aéreo, espacial y cibernético. Hoy por hoy, las fuerzas operando en la mar necesitan apoyarse en medios

(4) Para ampliar información ver, Li, Nan (2009): *The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From «Near Coast» and «Near Seas» to «Far Seas»*. *Asian Security*, 5: 2, 144-169.

(5) El Índice de Riesgo de Estados Fallidos de «Foreign Policy» en 2010 señala 20 estados que ya han colapsado, o que están en peligro crítico de convertirse en un «Estado fallido», se encuentra disponible en <http://www.foreignpolicy.com/>

espaciales para el mando y control, la exploración, la inteligencia, etc., que se sustentan en sistemas informáticos interconectados en redes cada vez más abiertas, sin los que sería imposible operar eficazmente. Tampoco olvidar que las operaciones navales, en último término, se desarrollan para conseguir un efecto en tierra, que se obtiene de forma coordinada y concurrentemente con las demás operaciones militares y actividades en ámbitos no militares. Ampliando la misma idea, los dominios espacial, aéreo y ciberespacio se unen a la alta mar para constituir lo que se ha denominado como *Global Commons* y cuyo acceso y capacidad de uso resultan indispensables para la seguridad y prosperidad de las naciones en un mundo globalizado y altamente tecnológico.

Las tendencias sociales y su influencia en la mar

La población mundial sigue una curva de crecimiento, y aunque poco a poco el ritmo se ralentiza, el planeta se está convirtiendo en un lugar bastante concurrido. Se estima que en este año seremos unos 6.900 millones de personas, y hacia 2045 la población mundial alcanzará los 9.000 millones (6). El principal problema estriba en la distribución irregular del crecimiento: mientras en los países ricos, fundamentalmente Europa y Japón, la población autóctona está en franco declive, en los países más pobres, África, Sudamérica y el sur de Asia, la población sigue creciendo con fuerza, lo que indudablemente hará que los movimientos migratorios de sur a norte continúen en las próximas décadas. Corrientes que seguirán tanto vías legales como ilegales y a las que se superponen problemas como el tráfico de personas y droga, el radicalismo y el terrorismo y que muchas veces, por llevarse a cabo a través del espacio marítimo, representan un problema de seguridad marítima, como se comprueba frecuentemente en las aguas que rodean nuestras costas y archipiélagos.

El propio incremento de la población, y sobre todo el acceso a la globalización en las últimas décadas de una importantísima parte de la humanidad, han propiciado la llegada del desarrollo y el acceso a los bienes de consumo a más de 2.500 millones de seres humanos. Ello ha dado lugar a un incremento exponencial de la producción global de bienes y servicios, disparando el consumo de materias primas y energía. Así, por ejemplo China entre 1990 y 2009 ha multiplicado por 3,5 su consumo de petróleo (7); ello está indudablemente detrás del crecimiento en los últimos años de los precios del petróleo y de numerosos minerales. China y otras economías emergentes necesitan

(6) Datos del US Census Bureau, International Data Base, en <http://www.census.gov/>.

(7) China consumía a finales de 1990 unos 2,2 millones de barriles de petróleo al día, la práctica totalidad de producción propia, mientras que en 2008 la cifra había superado los 7,8, de los cuales aproximadamente la mitad fueron importaciones. Datos de la Energy Information Administration, Country Analysis Briefs, disponibles en <http://www.eia.doe.gov/>.

asegurarse los suministros de materias primas que garanticen la continuidad de su crecimiento, algo esencial para sostener la legitimidad de sus regímenes. La avidez por los recursos naturales ha dado lugar a una competición para conseguir fuentes de suministro seguras, principalmente en África, Sudamérica y el sur de Asia. Afortunadamente, hasta el momento esta carrera por las materias primas está siendo pacífica, aunque también se asocia a la desestabilización de algunas áreas del Tercer Mundo, como el África subsahariana. La necesidad de mantener seguras las rutas de abastecimiento de materias primas, especialmente cuando éstas atraviesan zonas en las que reina la inestabilidad, hará que la presencia de unidades navales sobre las derrotas y *choke points* sea cada vez más habitual, incluso para emplearlas como herramienta de presión estratégica a favor de intereses nacionales.

La globalización ha abierto a nuevos actores la posibilidad de influir, para bien o para mal, en la escena internacional. Los avances tecnológicos que han impulsado Internet, las redes de comunicaciones globales y la integración económica a escala global, han puesto en manos de organizaciones privadas, e incluso de individuos, recursos y medios hasta hace muy poco sólo accesibles a las naciones más avanzadas, permitiéndoles influir sobre el sistema internacional. En el caso del escenario marítimo, la piratería constituye el mejor ejemplo, ya que por definición es una actividad privada (8). Sin embargo, los piratas no son los únicos actores privados en el escenario operacional; las compañías privadas de seguridad cada vez cobran más relevancia y también suponen una mayor complicación en las operaciones militares. Últimamente estas compañías han encontrado un nicho de actividad en la lucha contra la piratería, y no sólo en la protección de pesqueros. En el golfo de Adén actúan compañías de seguridad que ofrecen escoltas privadas, empleando patrulleros y aviones de vigilancia. Una parte de los medios de patrulla marítima a disposición de la Operación ATALANTA son facilitados por una compañía civil. Situación con la que habrá que contar en adelante y que hace necesario resolver problemas de todo tipo: legales, cooperación, seguridad, etcétera.

Las tendencias tecnológicas, armas e información

El desarrollo de amenazas cibernéticas y la necesidad vital de hacerles frente determinarán una importante parte del escenario militar y naturalmente

(8) El artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar define la piratería como «todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada».

marítimo de las próximas décadas. A este respecto, es necesario señalar que no sólo es necesario defenderse, sino también poseer los medios y las capacidades para actuar ofensivamente frente a los futuros adversarios, algo que en este momento abre numerosas cuestiones de fondo sobre los marcos para la actuación de las FF. AA. en esta área de guerra y sobre las instituciones que deberían dotarse de estas capacidades. Relacionado directamente con las redes de información está el control del espacio y las capacidades de defensa estacionadas en él, particularmente los satélites. Hasta el momento la humanidad se ha librado de la «guerra en el espacio», ya que si bien desde hace más de 50 años el espacio exterior ha tenido un intenso uso militar, hasta el momento se ha mantenido libre de armas. Pero es dudoso que esa situación pueda mantenerse en el futuro, a pesar de los acuerdos que existen al respecto (9). Un ataque contra los satélites tendría efectos devastadores, no sólo en la capacidad de conducción de las operaciones militares, sino también en casi todas las facetas de la vida actual, ya que podría dejar inutilizable el espacio alrededor de la Tierra para los contendientes y para toda la comunidad internacional (10).

En lo que se refiere a las plataformas que se emplearán en el ambiente marítimo futuro, es necesario destacar la clara tendencia a la utilización de vehículos no tripulados, tanto aéreos como submarinos y de superficie, aunque los primeros parecen estar concentrando el mayor avance y la mayor utilidad, tanto para la observación como para el empleo de las armas. Programas como el X 47B americano (11) supondrán un extraordinario avance en los conceptos de empleo de la fuerza aeronaval, superponiéndose a los sistemas actuales, como el *Predator* o el *Global Hawk* y permitiendo que la exploración aérea se lleve a cabo principalmente con estos medios, los cuales muy probablemente tendrán cada vez mayor autonomía y estarán mejor armados. Será natural que un UAV, con base en Rota y pilotado desde Norfolk, opere en el Índico, pasando información de superficie y respondiendo a ataques de

(9) Tratado del Espacio Exterior o *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies* de 1967, que prohíbe el estacionamiento de armas de destrucción masiva en la órbita de la Tierra o en otros cuerpos celestes.

(10) En 2007 China probó un misil antisatélite que al impactar sobre el blanco, un satélite en desuso, provocó más de 35.000 fragmentos mayores de un centímetro, que vagan por la órbita de la Tierra. El impacto de una bola del tamaño de un guisante en un vehículo espacial tendría los mismos efectos que el choque de una caja fuerte de 200 kilos que se deja caer desde lo alto de un edificio de 20 metros. Para ampliar información en SINGH, Timon: *Space. The Final Junkyard*, *EU Infrastructure*, 24 August 2008, disponible en:

<http://www.euinfrastructure.com/news/Space-The-Final-Junkyard/>.

(11) Por el momento el X 47B es un demostrador del programa UCAS de la Marina americana para el desarrollo de un avión de combate no tripulado basado en portaaviones, el fabricante es Northrop-Grumman, las pruebas del prototipo en portaaviones están previstas para 2012.

piratas o terroristas. Algo muy parecido ya ocurre en Afganistán, donde vuelan *UAV Predator* pilotados desde la Base Aérea de Nellis, en Nevada, a muchos miles de kilómetros del teatro de operaciones.

La evolución actual de los sistemas de armas también está marcada por las doctrinas antiacceso, que tratan de excluir al poder naval de los Estados Unidos de determinadas áreas marítimas y concretamente al instrumento que desde hace casi setenta años ejemplifica el dominio americano de la mar: el portaaviones. Eso hace imprescindible el contar con medios y armas para penetrar la defensa de los *Carrier Battle Group*, muy particularmente el sistema AEGIS. Sabido lo difícil que resulta penetrar las defensas de un grupo de portaaviones con cazabombarderos y misiles, la alternativa es emplear medios asimétricos. Aquí el empleo del submarino resulta nuevamente muy oportuno, tanto por seguir siendo difíciles de detectar como por la baja preparación actual en ASW de las marinas occidentales, incluida la americana. También el empleo de misiles supersónicos, sobre todo si, como en el caso de los misiles balísticos guiados, atacan desde la vertical (12), resulta una posibilidad más que sería al considerar el combate futuro en la mar.

Desde que la Guerra de Vietnam reveló la importancia vital de la opinión pública en las naciones de Occidente, ha existido una tendencia creciente a tratar de modelar la percepción de las poblaciones, propias y de contrarios, en todos los conflictos. El alcance global de los medios de comunicación y la inmediatez de Internet no han hecho más que reforzarla. Las campañas de Irak y Afganistán son una prueba del recurso cada vez mayor a las batallas de comunicación. Los ocasionales vídeos de Aymán al-Zawahírí, considerado número dos de Al Qaeda, emitidos por Al Yazira y otros medios de Oriente Medio, son un excelente ejemplo de una campaña de información estratégica. La así llamada «batalla de las narrativas» ya tiene, y seguirá teniendo, una influencia central en el desarrollo de los conflictos, alcanzando a todos los niveles en la ejecución de las operaciones, pues la información, incluso aquella producida en los niveles más bajos, que se mueve de forma inmediata y descentralizada en la red puede tener un impacto estratégico en la conducción de la campaña. Las particulares características del ámbito marítimo hacen más fácil el control de los flujos de información, sobre todo de los propios, aunque no en todos los casos. La «batalla de las narrativas» es particularmente importante en el caso de las operaciones de seguridad marítima, que se desarrollan en un contexto legal muy restrictivo y bajo la atenta mirada de los medios.

(12) China está desarrollando un misil balístico antibuque, una variante del DF-21/CSS-5 de medio alcance, sobre las 1.000 millas, específicamente orientado a impedir la presencia de portaaviones en las aguas más cercanas a China. Ampliar información en KRASKA, James: *How the United States Lost the Naval War of 2015*, ORBIS a Journal of World Affairs, winter 2010, pp. 35-46.

Tendencias geopolíticas y la geoestrategia marítima

La geopolítica, uno de los grandes motores de la historia y elemento determinante de las relaciones internacionales, ha vuelto al centro del escenario internacional como resultado de que Rusia, China, Turquía o Alemania, entre otros, están redefiniendo su posición, estatus y relaciones con el resto del mundo. En los próximos años continuaremos viendo cómo algunas de esas naciones y otras emergentes tratan de incrementar su presencia en el escenario marítimo, lo que indudablemente llevará a la aparición de nuevos retos para el poder naval occidental y particularmente para el americano, algo que ya está ocurriendo. El principal candidato para el desafío, aunque no el único, es China, que comienza a proyectar sus fuerzas navales más allá de sus mares contiguos y está envuelta en un proceso de adquisición de una marina oceánica, con capacidad de proyección y que posiblemente incluirá portaaviones en un plazo de 10 a 15 años (13), reflejando un cambio en la mentalidad estratégica china. Pekín también necesita garantizar la seguridad de las rutas marítimas por las que transita el flujo de recursos minerales y energéticos que precisa, una gran parte de los cuales procede de África y el golfo Pérsico y atraviesa los estrechos de Hormuz, Malaca y el océano Índico. Ello ha tenido como consecuencia que China haya lanzado una política para conseguir bases de apoyo cívico-militares a lo largo de las costas de los países ribereños del Índico, la construcción de puertos, financiada por Pekín, como Gwadar en Pakistán, Hambantota en Sri Lanka, o Sittwe en Birmania, forman lo que se ha dado por llamar el *string of pearls* chino. Pero es que la expansión naval china al este de Malaca compite también con la Marina india, que se ve a sí misma como el hegemón indico y no quiere competidores en su flanco marítimo. No obstante, el potencial naval de China o la India son todavía muy relativos; ambas naciones están plagadas de desequilibrios y su consolidación como potencias mundiales está todavía lejos de ser algo seguro. Igualmente, el desarrollo naval chino ha forzado a muchas naciones del Extremo Oriente aliadas de los Estados Unidos, como Japón y Corea, a poner en marcha importantes programas navales, abriendo lo que cada vez parece más una carrera de armamentos navales en la región.

(13) En 1998 el Gobierno ucraniano vendió a un empresario chino el ex portaaviones soviético *Varyag* en un estado muy deficiente; después de las más variadas vicisitudes, en 2005 el buque se trasladó a los astilleros de Dalian, donde la Marina Popular China lleva a cabo la reconstrucción del buque para transformarlo en una plataforma de adiestramiento/transición, hasta que a principios de la próxima década disponga de portaaviones construidos en China. Es de señalar también que en el Instituto Tecnológico de Diseño Naval de Wuhan se ha construido una réplica de la cubierta de vuelo del buque, en la que se llevan a cabo experimentación y adiestramiento de pilotos con aeronaves reales. Ampliar información en Jane's Military and Security Assessments, China Navy, <http://www8.janes.com/>.

Pero la competición naval no se limita a Asia. Rusia también pretende reconstruir su marina y planea la puesta en servicio de varios portaaviones (14), aunque por el momento los ambiciosos planes del Kremlin tienen un reflejo material más limitado, reduciéndose a la adquisición de cuatro buques anfibios de diseño francés tipo *Mistral* (15). El rearmamento naval ruso, que no es sino un consecuencia de la resurgencia de Rusia y de su necesidad de proyectarse hacia el exterior estableciendo un área de seguridad más allá de sus fronteras actuales, afectará principalmente al equilibrio militar en las fronteras europeas, particularmente en el Báltico y el mar Negro, donde Rusia todavía no ha terminado de restablecer su «esfera de influencia», que le proporcionará la profundidad estratégica para su defensa. Un importante factor de riesgo de la expansión naval rusa podría estar en la evidente tendencia a la disminución del poder naval de las naciones europeas (16) y a la reducción de presencia naval americana en aguas europeas, hechos que podrían otorgar a la *Voyenno-Morskoy Flot Rossii* la primacía naval en aguas europeas a largo plazo.

En lo que se refiere a otras áreas del globo, es interesante notar las ambiciones de crecimiento de la potencia naval brasileña, que ya desde hace décadas planea la adquisición de submarinos nucleares, aunque hasta el momento no ha conseguido el éxito con su programa nacional. Sin embargo, disponiendo ahora de recursos notablemente mayores, debido a su acelerado desarrollo económico y a la ayuda de Francia (17), es más que posible que lo consiga a medio plazo. Brasil, al igual que las demás potencias emergentes, es una nación con una base económica y social todavía poco desarrollada, y sus problemas internos, como la pobreza, el crimen o las desigualdades sociales, que son enormes, hacen difícil que pueda dotarse de las capacidades necesarias y, más importante aún, de la cohesión y determinación nacionales imprescindibles para proyectarse como un poder regional en el Atlántico Sur, y aún más como una potencia marítima global.

Un escenario marítimo para las futuras operaciones

Como conclusión del análisis anterior llegamos a un posible escenario marítimo para las próximas décadas en el que la primera característica es la

(14) MACKINLAY, A: ARI 64/09. *La Resurgencia Militar de Rusia*. Real Instituto Elcano, Madrid, abril 2009, <http://www.realinstitutoelcano.org/>.

(15) FUENTE, Reuters: *France defends possible warship sale to Russia*, 17 septiembre 2010, <http://www.reuters.com/>.

(16) «Navy to reduce to smallest size ever to save carriers». *Daily Telegraph*. London, 7 October 2010, <http://www.telegraph.co.uk/>.

(17) TAYLOR, Paul: «Why Does Brazil Need Nuclear Submarines?». *USNI Proceedings Magazine*, junio 2009.

prevalencia de las operaciones de seguridad marítima en la mayoría de las aguas del globo, cuya necesidad se deriva de las llamadas tendencias sociales. Los movimientos migratorios sur-norte a través de la mar continuarán, con todos los riesgos asociados que comportan para la seguridad de las naciones y de la vida humana en la mar. Además, la existencia de Estados fallidos litorales proporcionará la oportunidad a organizaciones criminales y terroristas para utilizar la mar como escenario de sus crímenes, siendo necesario continuar con la presencia naval en numerosas áreas del globo, particularmente en el arco de inestabilidad que incluye a África y sus aguas, el Índico y el sur y sudeste de Asia. La respuesta es el retorno a las operaciones de control del mar, algo que se deriva de la necesidad de asegurar el uso del más antiguo de los *Global Commons* y que, además de las tareas propias de seguridad marítima, incluirá la presencia naval en las principales derrotas del tráfico marítimo, especialmente en el Índico y Pacífico oeste.

Sobre el escenario general es también posible discernir una competición naval en Oriente, consecuencia de las necesidades geopolíticas de China y que abre un periodo muy semejante al que se dio durante casi todo el siglo XX en el Atlántico. Una gran potencia terrestre que intenta convertirse en una gran potencia oceánica, rodeada de naciones marítimas, Japón y Corea del Sur, aliadas a los Estados Unidos. China intentará limitar y, si puede, negar la presencia de la Marina americana en aguas del mar de la China y proyectar su fuerza naval hacia el oeste, hacia el Índico, donde también entrará en colisión con India. Indudablemente China actuará mediante líneas de acción híbridas, que incluirían actividades civiles, diplomáticas, cibernéticas y el establecimiento de una superioridad naval que neutralice la presencia naval americana, con medios asimétricos en las aguas del mar de la China, archipiélagos próximos y estrechos de Malaca. Al mismo tiempo los escenarios Atlántico y Mediterráneo en el contexto global perderán importancia, tanto por el desinterés de los Estados Unidos como por la disminución del peso global de Europa en los asuntos mundiales, en parte debido a la reducción de las capacidades navales europeas. A la vez asistiremos a la emergencia de nuevas potencias navales regionales, como la India o Brasil, ésta proyectándose hacia el África occidental.

En lo que se refiere a las operaciones militares, el dicho de que «no hay enemigo pequeño» se hará todavía más cierto al tener acceso todo tipo de actores —gobiernos, organizaciones terroristas o incluso individuos— a medios tecnológicos y armas muy avanzados. Las operaciones en el espacio marítimo serán cada vez más dependientes de los sistemas de comunicaciones y mando y control sostenidos por infraestructuras espaciales e interconectadas en red, sobre todo por la necesidad de procesar y presentar en tiempo real la ingente cantidad de información necesaria para controlar el medio marítimo. Control del medio marítimo que cada vez dependerá más de sistemas UAV de gran autonomía y capacidad, incluidas las armas. Igualmente, la naturaleza híbrida de las amenazas y el intento de actuar sobre la percepción de la pobla-

ción, centro de gravedad de las naciones de Occidente, harán que el uso de las campañas de información estratégica tenga cada vez mayor importancia y que éstas alcancen todos los niveles de las operaciones. Asimismo la participación de actores no estatales en las operaciones marítimas continuará aumentando, con compañías privadas de seguridad, prestando servicios como la vigilancia marítima o el aprovisionamiento de combustible en la mar de forma eficiente y generalizada.

Puntualizaciones finales

Finalmente, señalar que el escenario que se describe es global, y que por tanto no incluye consideraciones específicamente nacionales, que se deben hacer sobre la base de nuestros intereses nacionales y de las estrategias de seguridad y defensa que puedan establecer los sucesivos gobiernos para asegurarlos, algo que en un escenario globalizado sólo es posible a escala mundial. En lo que se refiere a la naturaleza básica de la guerra y el conflicto en el escenario futuro, señalar que se mantiene inalterable, aun en los casos de amenazas híbridas. Los adversarios utilizan todos los medios materiales e intelectuales a su disposición para, aplicando la violencia, conseguir unos objetivos políticos. El carácter del conflicto actual está en el cambio y adaptación continuos de las líneas de acción para batir al contrario en los campos que no domina, buscando hacer inservibles las capacidades, militares y no militares, del adversario. Ello aconseja evitar el establecimiento de fronteras intelectuales en el planeamiento estratégico, como diferenciar entre conflictos de alta y baja intensidad u operaciones de seguridad marítima y operaciones de combate, generalizaciones que proporcionan cierto confort intelectual a la hora de planear, pero que también pueden llevar a resultados erróneos. Por último, volver a señalar la limitada pretensión de este trabajo, ya que su objetivo es contribuir al ineludible debate estratégico, de mucho mayor calado, que debe ser permanente y sobre el que se debería sustentar la definición de capacidades y conceptos en nuestra Armada, que en una época de restricciones económicas, cambios acelerados y sorpresas estratégicas debe ser especialmente eficiente para no errar el tiro.



BIBLIOGRAFÍA

- Nato Supreme Allied Command for Transformation: The Multiple Futures Project. Final Report*, abril 2009.
- Estado Mayor de la Defensa: *La Fuerza Conjunta ante los Retos del Futuro. Preparándonos para las Operaciones hasta el 2030*, octubre 2009.
- United States Joint Forces Command: *The Joint Operating Environment*, febrero 2010.
- Ministerio de Defensa del Reino Unido: *Strategic Trends Programme. Global Strategic Trends-Out to 2040*, DCDC, enero 2010.
- *Strategic Trends Programme. Future Character of Conflict*, DCDC, febrero 2010.
- MACKINLAY, A.: «Estudios de Futuro. Una Aproximación para la Mejora del Planeamiento Estratégico», REVISTA GENERAL DE MARINA, Madrid, marzo 2009.
- Ministerio de Defensa de Francia: *Preparing Tomorrow Commitments 2035*, Délégation aux affaires stratégiques-État-major des armées, París, agosto 2007.
- National Intelligence Council: Global Trends 2025: A Transformed World*, Washington, noviembre 2008.