

# ¿CÓMO ES LA MARINA EUROPEA?

Fernando DEL POZO GARCÍA  
Academia de las Ciencias y las Artes Militares



(Retirado)

*Solo hay dos tipos de estados en Europa: los que son pequeños y los que todavía no saben que lo son.*

Paul-Henri Spaak.



A conveniencia y la realidad de la progresión de la Unión Europea hacia una mayor integración son asuntos sujetos a opinión desde hace tiempo. La consumación del *Brexit* ha reverdecido la discusión, pues no es ningún secreto que el Reino Unido era uno de los principales enemigos de ir mucho más allá de los originales términos de la Comunidad Económica Europea y, aunque quedan dentro de la UE otros oponentes —cuyas ganas de salir, si las había, han debido quedar muy diluidas al contemplar el desastre político en que el *Brexit* se ha convertido en estos últimos tres años, sin contar los previsibles desastres venideros—, estos no tienen el potencial económico y diplomático del Reino Unido, ni por tanto la misma capacidad de influir en las numerosas decisiones que deberán ir encaminando a la UE hacia ese objetivo de integración al que poco a

poco se dirige.

Conviene pues, desde el punto de vista de la acción exterior, analizar qué lugar cree que ocupará en el mundo esta cada vez más integrada UE. Según numerosos comentaristas políticos, la UE —muy lejos de ser un actor menor en el escenario global, tanto por su influencia política como por su fuerza económica— se ve a sí misma como dispensadora de lo que se ha dado en llamar *soft power*, es decir, la habilidad de concitar apoyos y acuerdos, más que imponerlos, pero que se define mejor por oposición al *hard power*, que es lo que principalmente ejercen los Estados Unidos, cuya política exterior no

concibe la diplomacia sin un apoyo considerable del otro brazo de la acción exterior, sus Fuerzas Armadas, no por casualidad las más poderosas del mundo. Sin duda se han tomado muy en serio el dicho de Federico el Grande: «La diplomacia sin fuerza es como hacer música sin instrumentos».

Pues bien, aunque la música será por fuerza variable al ritmo de las diferentes situaciones, al menos conviene saber si su género será el de clásica, jazz, popular o tal vez marchas militares, y para ello procede analizar los instrumentos, única pista que tenemos antes de que el concierto comience. De ellos, el más indicativo son las fuerzas navales, ya que son las más intrínsecamente expedicionarias de todas las de defensa, y es el carácter expedicionario el que dicta principalmente la colaboración con la diplomacia.

Como es evidente no existe una marina europea o de la Unión Europea como tal, ni tiene trazas de que llegue a crearse en muchos años con el actual premioso ritmo de integración en aspectos de más enjundia y dificultad que los económicos, y desde luego el de defensa es uno de los más peliagudos. Cada una de las naciones marítimas europeas toma sus propias decisiones respecto a sus programas navales, sin referencia ni consideración a lo que las otras hacen, y esto ha sido así hasta ahora.

Los estados, por mucha fe que tengan en la Alianza o en la común pertenencia a la UE, raramente renunciarán a una capacidad específica en su confianza de que a la hora de la verdad la proporcione un socio —la famosa *especialización*, que no tiene ningún porvenir por teóricamente deseable que sea— porque este puede fallar en el último momento, a pesar de las rigurosas disposiciones del Tratado de Washington y de los sucesivos de la Unión Europea. Ciertamente que el sistema de consenso por el que se toman las decisiones en la OTAN y en las cuestiones de defensa en la UE se acordó precisamente para garantizar que nadie tenga que contribuir a una operación cuyo fin no comparta, lo que sí ocurriría en las decisiones tomadas por mayoría; pero aún así, con los años han aparecido fenómenos como el de la *abstención activa* —primero en la UE y después de manera informal en la OTAN (como se demostró con la actitud reluciente pero pasiva de Grecia en la campaña de bombardeos a Serbia durante la Guerra de Kosovo, 1998-1999)— que difuminan un tanto la seguridad del compromiso.

Sin embargo, existen razones para pensar en una cierta apreciación compartida de las necesidades navales, lo que tiene lógica a la vista de la común situación geoestratégica y de los valores y preocupaciones comunes proclamados y aceptados por la común pertenencia a la Unión Europea y a la OTAN. Como prueba de ello, existen, con variable éxito, fuerzas multinacionales combinadas con fines operativos, de adiestramiento, organizativos u otros (EUROMARFOR, SIAF, UKNLAF, European Amphibious Initiative, Carrier Group Interoperability, MCM Capability, BALTRON, BENL Naval Cooperation...), programas de intercambio de personal (la Armada tiene acuerdos con las marinas de Italia, Reino Unido, Alemania y Estados Unidos,



USS *Claude V. Ricketts*. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

aunque limitados a un número reducido de oficiales, pero existen otros muchos más amplios entre otras naciones), e incluso novedosos convenios de uso compartido, como el germano-holandés sobre la financiación y uso del HNLMS *Karel Doorman*, que ha propiciado el más reciente contrato concedido por Alemania para la construcción de cuatro buques de guerra a un astillero neerlandés, algo que no hace mucho se hubiera considerado insólito de una nación justamente celebrada por su excelencia ingenieril e industrial.

Aunque de ámbito algo más amplio que Europa, conviene citar el caso del USS *Claude V. Ricketts*, germen en su día de la nonata Fuerza Multilateral, difunta por razones políticas ajenas a aquella pionera expresión naval, que consistió en un buque al servicio de la OTAN con dotación americana, alemana, griega, italiana, holandesa, turca y británica, primero y único en tiempos modernos con una dotación genuinamente multinacional (1964-1965) y que actuó con éxito, según declaró el entonces influyente secretario de Marina de Estados Unidos Paul Nitze (1).

---

(1) Comentado con mayor extensión en *El Arca de Babel* por Fernando del Pozo y Juan del Pozo Berenguer. Instituto Español de Estudios Estratégicos, julio 2016.

Todo ello solamente mencionando el ámbito naval, pues la cantidad de fuerzas multinacionales, intercambios y programas conjuntos en los entornos terrestre y aéreo son igual o más numerosos. En pocas palabras, una gran actividad en *pooling and sharing*, términos que han pasado a formar parte del lenguaje militar aliado, aunque más en el contexto de las proclamaciones teóricas que en el de la dura práctica.

Un aspecto funcional que sí ha mejorado ostensiblemente tras años de participación en misiones y fuerzas permanentes es la interoperabilidad, que hoy en día alcanza niveles extraordinariamente satisfactorios. Procedimientos, combustible y parte de las municiones se comparten sin problema. Póngase juntas unas cuantas fragatas tomadas al azar de distintas naciones europeas, asígneseles una misión e instantáneamente se tendrá una fuerza operando como si no hubiera hecho otra cosa en su vida. En los más jóvenes esto no producirá asombro, pero para los que tenemos ya algunos años y memoria alcanzar este nivel de excelencia nos hubiera parecido increíble en la época en la que formar una fuerza multinacional meramente para ejercicios requería inacabables reuniones previas a varios niveles en distintas capitales, acordar protocolos, intercambiar obligadamente oficiales de enlace y un sinfín de acciones de preparación. O, por usar un ejemplo que nos permita hacer la comparación en tiempos actuales pero con marinas ajenas a la OTAN y la UE, la preparación para la integración de la fragata rusa *Pytlivyy* en 2006 en la Fuerza de la OTAN que llevaba a cabo la Operación ACTIVE ENDEAVOUR requirió el triple de tiempo que su permanencia efectiva en ella (2).



Fragata *Canarias* durante su despliegue en la Operación ACTIVE ENDEAVOUR.  
(Foto: Armada).

---

(2) Aproximadamente tres semanas y una semana, si la memoria no me es infiel.

Habría que añadir a todo lo anterior los programas de construcción naval plurinacionales (el proyecto NATO Replacement Frigate 90, la clase franco-italiana *Horizon*, la fragata hispano-germano-holandesa *F-100-F-124-F-802*, los buques anfibios y de aprovisionamiento hispano-holandeses, etc.) y con ello dejar constancia de que los programas navales no solo vienen impulsados por los cuidadosos cálculos de las marinas, sino que otros factores también ejercen su influencia, muy en particular la industria de construcción naval, que interviene en la elección de un determinado proyecto que prime las capacidades en las que es fuerte, a menudo con la vista puesta en el mercado exterior de Europa; o la tecnología disponible, que fuerza a alianzas industriales transfronterizas que de otro modo tal vez serían indeseadas (¡todos querríamos ser autosuficientes!), pero que siempre acaban resultando convenientes.

Todo ello permite hacer parcial abstracción de la aparente olímpica ignorancia mutua y considerar el conjunto. Veremos así qué piensa la UE de su papel internacional en un retrato más fiel y verídico que el que se extrae del simple análisis de las declaraciones políticas, que tienen un objeto que no siempre es reflejar la verdad, a la manera de cómo podemos evaluar los deseos y ambiciones de una persona por sus hechos mejor que por sus dichos. Para ello hemos elaborado una tabla en la que presentamos la composición de las principales marinas del mundo por su tamaño y capacidad de despliegue global (Estados Unidos, China, India, Japón y Rusia) y hemos añadido una columna en la que hemos puesto el total de unidades que poseen las naciones europeas —con las del Reino Unido contabilizadas separadamente por razones formales, pero sumadas en el análisis—, tratando de reflejar la hipótesis (que a juzgar por declaraciones políticas del Gobierno del Reino Unido parece razonable) de que si bien el *Brexit* ha roto de manera irremediable casi todos los lazos económicos con la Unión Europea, los de defensa y seguridad se mantendrán tan firmes como en el pasado.

Pero para evaluar lo que los números significan, hay que hacer algo más que agregarlos, lo que como mucho nos daría una idea de la fuerza total, y aun eso es discutible. Hemos, pues, agrupado las unidades con arreglo a su misión primaria: disuasión, proyección de poder, logística, control del mar y su negación. Ello nos dará mejor una idea de cuáles son las preocupaciones y misiones globales de las distintas marinas.

En la parte de proyección se ha incluido algo que suele ser olvidado por los tratadistas navales, la Infantería de Marina. La cardinal diferencia entre una fuerza que vive a bordo, desembarca para llevar a cabo una misión, manteniendo el cordón umbilical logístico y operativo con los barcos a los que pertenece, y reembarca una vez cumplida esta para reconstituir la capacidad anfibia, comparada con una fuerza que es transportada al lugar de desembarco con vocación de quedarse en tierra, pasa frecuentemente desapercibida para el

|  |                                      | UE+UK  | EEUU | China | India | Japón | Rusia |
|--|--------------------------------------|--------|------|-------|-------|-------|-------|
| Disuasión                                | SSBN                                 | 4+4    | 14   | 6     | 1     |       | 11    |
| Proyección de poder                      | SSN + SGN                            | 6+6    | 50   | 12    | 1     |       | 27    |
|  | Portaviones (grande)                 | 1+2    | 11   | 2     | 1     |       | 1     |
|  | Cruceros                             |        | 22   |       |       |       | 5     |
|  | Destruyores                          | 38+6   | 67   | 36    | 10    | 40    | 14    |
|  | Anfibios (LHD, LHA, LPD, LSD)        | 10+5   | 33   | 7     | 1     | 3     |       |
|  | Inf de Marina (Bdas Expedicionarias) | 4+1    | 8    | 2     |       |       | 1     |
|  | Aviones de combate (embarcados)      | 71+48  | 1381 | 381   | 45    |       | 88    |
| Aprovisionamiento (combustible, sólidos) |                                      | 29+11  | 60   | 16    | 4     | 5     | 34    |
| Negación del mar (SSK)                   |                                      | 45+0   |      | 59    | 14    | 21    | 23    |
| Control del mar                          | Portaviones (pequeño)                | 2+0    |      |       |       | 4     |       |
|  | Fragatas                             | 60+13  | 35   | 49    | 13    | 6     | 12    |
|  | Corbetas + OPV                       | 58+3   |      | 50    | 24    |       | 47    |
|  | MHO/MSO                              | 136+13 | 11   | 38    | 1     | 23    | 47    |
|  | MPA/MSA                              | 96+12  | 150  | 10    | 42    | 95    | 58    |

Elaboración propia con datos de *Flottes de Combat* y del IISS *Military Balance*. (Los números más altos en cada categoría aparecen realzados en color oscuro, y los segundos en un tono más claro).

profano. Pero las primeras son fuerzas navales, parte muy importante de la capacidad de proyección, y las segundas son fuerzas terrestres, para las que los barcos no son más que un medio de transporte no muy diferente de un ferrocarril. Esta confusión y el desconocimiento de cómo están organizadas las fuerzas de Infantería de Marina inducen a olvidarlas, considerándolas algo auxiliar o imposible de interpretar, pues contar barcos es fácil, pero contar ¿hombres?, ¿compañías?, ¿batallones? parece un galimatías para el no iniciado. Aquí hemos considerado aquellas que han sido organizadas en brigadas anfibias, la mínima gran unidad con significado estratégico.

Al construir la tabla se han usado datos tomados de las publicaciones *Flottes de Combat* y *Military Balance* del Internacional Institute for Strategic Studies (IISS) sobre los que nos hemos tomado ciertas libertades. Es sabido, por ejemplo, que en la Marina rusa se clasifican como fragatas a unidades que no pasarían el examen para corbetas en otros países, y que, por el contrario, en algunas marinas occidentales, particularmente en la Armada, se clasifican como fragatas a barcos de más de 6.000 t, con poderosos sensores y armamento antiaéreo, que en otros países serían (en Australia, por ejemplo) orgullosamente clasificados como destructores (3), y ello debido a un mal entendido

(3) Lo que es especialmente lamentable en la nación que dio el nombre de *destructor* al invento de Villaamil, pionero de los modernos escoltas, y con ello dio el genérico a todos los que vinieron detrás en la Armada y en muchas otras marinas.

pacifismo que huye de las connotaciones guerreras de la palabra «destructor», considerando «fragata» más suave y aceptable (¿tal vez por ser femenino?). Aunque también, para completar un repaso circular a las incongruencias, se da el caso en Japón (y Corea del Sur) de declarar como destructores unos buques de más de 10.000 Tm que podrían ser exhibidos como cruceros sin ningún desdoro. Parece por tanto más que justificada la licencia interpretativa.

Por esta y otras razones, como la continua variación de los números debida a bajas y altas de unidades o los diferentes criterios usados por las dos publicaciones citadas e incluso por las marinas en cuestión, es preciso tomar los datos *cum grano salis*. No obstante, la imagen que buscamos aparece con claridad al sumar las cifras, por más que sean de orígenes dispares.

La tabla muestra claramente el dominio de la Marina de los Estados Unidos en lo que se refiere a disuasión y proyección de poder. Ninguna otra se le acerca, aunque esta hipotética marina de la UE con el Reino Unido que estamos evaluando tendría un razonable, aunque distante, segundo puesto. Incluso en el exclusivo club de portaviones CATOBAR (4), Europa tiene uno, lo que ciertamente no resiste la comparación con los once estadounidenses, pero que es superior a los STOBAR e incluso a los STOVL de las otras marinas.

Muy relacionado con el papel de proyección de poder, la US Navy tiene el mayor número de buques de apoyo de diferentes clases, sin contar con su bien organizada reserva (US Naval Reserve Ships). No es sorprendente que Europa aparezca también en segundo lugar en este concepto, subsidiario de la proyección pero imprescindible para ella.

Pero donde destacan las cifras agregadas UE + Reino Unido es en control del mar, y hasta cierto punto en negación del mar. En particular el número de fragatas no solamente es superior al de las demás marinas, sino que alcanza los dos tercios de la suma de todas ellas. Ello es particularmente importante en vista del creciente número de submarinos convencionales, que a nivel mundial es de unos 340.

El número de unidades de medidas contraminas, que decididamente es superior al de todas las demás de la tabla juntas, sufrirá desafortunadamente una considerable reducción en unos años debido a la edad, que afecta a las unidades menores de manera desproporcionada, pero no parece que haya planes para su reemplazo. La importancia de esto para Europa es considerable, ya que la costa europea es muy extensa, tiene aún de minas de las dos

---

(4) CATOBAR (*Catapult Assisted Take-Off, Barrier Arrested Recovery*). El único portaviones convencional CATOBAR en Europa es el francés *Charles de Gaulle*. Otras modalidades, todas menos eficientes en términos de capacidad y ritmo de operaciones de vuelo, son: STOBAR (*Short Take-Off, Barrier-Arrested Recovery*) (Rusia y China), y STOVL (*Short Take-Off, Vertical Landing*) (Reino Unido, Italia y España). A la técnica STOBAR se le supone también mayor inseguridad que a las otras, aunque el número de accidentes, que vehementemente se sospecha alto, no ha sido divulgado por ninguno de los dos países.



Cazaminas *Duero* (M-35). (Foto: Armada).

guerras mundiales y armamento descartado (*ditched*) de los bombardeos aliados durante la Guerra de Kosovo (1999). Además, es generalmente aplacerada y por tanto susceptible al minado, sea como consecuencia de guerra convencional o terrorismo, lo que afectaría al conjunto de la economía europea, muy dependiente de la fluidez del tráfico de algunos de los puertos más activos del mundo.

En conjunto, y a la vista de los datos, podemos decir que una hipotética marina europea, compuesta por las fuerzas navales de los países miembros, estaría orientada principalmente al control del mar y negación del mar, lo que es consistente con la enorme dependencia europea del comercio y su permanente política como defensora de la libertad de navegación, al menos desde el *Mare Liberum* de Hugo Grocio y su definitiva formulación en la Ley del Mar de Cornelis van Bijnkershoek.

Pero también su potencial en proyección de poder está muy lejos de ser despreciable: el binomio formado por la Infantería de Marina y los buques anfibios es potente y equilibrado e incluye varias unidades multinacionales,



como las fuerzas anfibas anglo-holandesas (UKNLAf) e hispano-italianas (SIAF), lo que asegura cohesión doctrinal, factor este crítico en operaciones anfibas y con aspiraciones de llegar a mayor integración a nivel europeo con la iniciativa anfibia europea (European Amphibious Initiative), que ha de incluir las dos brigadas francesas.

Europa, pues, según se desprende de estos datos de manera más fehaciente que lo que puedan indicar las declaraciones políticas, y como sospechábamos, ve su papel en el ámbito mundial como dispensador de *soft power* en vez de como potencia dominante, pero, tal vez desmintiendo una primera impresión, respaldada por una potencia considerable si el *soft power* no fuera suficiente (aunque no podemos sino expresar dudas sobre la voluntad de emplearlo, que a la luz de la experiencia de los últimos años solo parece manifestarse cuando existe un claro liderazgo de los Estados Unidos), al tiempo que trata de proteger el tráfico marítimo, que es la base de su prosperidad. En pocas palabras, Europa es más fuerte de lo que cree.

La claridad del retrato no oculta que, con los mismos recursos, se podía haber alcanzado mucho mejor resultado en esas líneas de haber tenido mayor coherencia entre los programas navales nacionales, demasiado a menudo inconexos —a pesar de los ejemplos de cooperación citados, significativos pero poco numerosos en comparación con el total— y por tanto ineficientes si se consideran desde el punto de vista colectivo, y que por ello aún queda mucho camino por recorrer hasta alcanzar la deseable situación en que las decisiones sobre esta crítica materia sean consensuadas y compartidas entre los aliados y miembros. Es preciso señalar que el procedimiento de la OTAN Defence Planning Capability Survey (DPCS) tiene precisamente ese objetivo, pero resulta absolutamente inoperante, ya que tiende a aplaudir lo que las naciones de todos modos pretenden hacer y a ignorar los factores industriales.

Para ello habría que proporcionar una narrativa geopolítica que sirviera de guía para focalizar los esfuerzos en la obtención de unas fuerzas que inevitablemente tendrán que operar juntas, y esa narrativa está hoy ausente de nuestros documentos-guía. Así, la Estrategia Global de la Unión Europea (EGUE), que debiera ser uno de los principales, tiene una considerable carencia en este aspecto: considérese la guía que proporciona a los diseñadores de los planes estratégicos en las marinas de los países europeos un documento que mezcla defensa con seguridad, y las amenazas deliberadas con riesgos accidentales o naturales (cita como peligros que amenazan a nuestros ciudadanos el terrorismo, las amenazas híbridas, la volatilidad económica, el cambio climático y la inseguridad energética) (5).

---

(5) *Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe. A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy*, p. 9.



LHD Juan Carlos I. (Foto: [www.flickr.com/photos/armadamde](http://www.flickr.com/photos/armadamde)).

Parecería que una cierta estructura militar en la Unión Europea, deseo largamente acariciado por muchos, siempre al alcance de la mano y siempre frustrado, podría tener un beneficioso efecto en el planeamiento de capacidades. Los opuestos a ello argumentan que la OTAN ya proporciona lo que con tal estructura se pretende conseguir. Sin embargo, los muchos años que lleva haciéndolo no han dado los resultados esperados en este terreno, mientras que la sinergia de la confluencia de razones económicas con las militares, que la UE garantizaría, tal vez aseguraría el éxito donde la OTAN sola no puede.

Y desde el lado nacional, no parece que obtengamos mucha mayor claridad sobre la narrativa geopolítica que debe presidir nuestros esfuerzos en materia de defensa. La recientemente publicada Directiva de Defensa Nacional (DDN) es de valor muy limitado para los fines que buscamos, pues reproduce la misma mezcla de la defensa con la seguridad y de las amenazas con los riesgos que hemos visto en la EGUE (6), especialmente cuando afirma que «la Defensa forma parte de la solución a cualquier problema de seguridad» (7), lo

---

(6) Instituto de Política Internacional UFV Madrid: «Directiva de Defensa Nacional: La ausencia de estrategia», <https://ipi-ufv.com/directiva-defensa-nacional-ausencia-de-estrategia/>.

(7) Afirmación que puede llevar a conclusiones erróneas, pues las situaciones de seguridad pueden requerir el auxilio de medios y personal de las Fuerzas Armadas, como por ejemplo en

que parece chocar con el hecho indisputable de que, como brazo armado que es de la acción exterior del Estado, los fines primarios de la Defensa deben ser: a) disuadir a un potencial enemigo, y b) derrotarle si insiste en la agresión. Estas son las prioridades, que no ceden preeminencia a ninguna consideración de seguridad por la simple razón de que solamente las Fuerzas Armadas son capaces de llevarlas a cabo. Desafortunadamente, la DDN no explicita cómo contender con los peligros que sucintamente describe, ni cómo hacerlo en concierto con nuestros aliados y socios.

Tal vez la mejor opción para esta tarea —la creación de unos medios de defensa suficientemente poderosos y coordinados con los de nuestros aliados para lidiar con las amenazas a nuestra nación y a nuestros aliados y socios— sería estudiar las acciones que sí han tenido éxito y profundizar en ellas. Antes hemos citado algunos acuerdos y alianzas de carácter industrial y otros más operacionales dentro del ámbito naval, que es el que nos ocupa. Casi todos ellos tienen una cosa en común: son binacionales, algunos trinacionales, pero no más. Pues bien, una densa red de acuerdos binacionales (o trinacionales) produciría resultados casi tan buenos como una hipotética alianza al gran nivel colectivo de la UE, con mucho menor coste emocional y político. Busquemos pactos industriales, de adiestramiento y de fuerzas multinacionales, llevando la multinacionalidad incluso al nivel de dotaciones de buque con las marinas de nuestro entorno, y la eficiencia y coherencia estratégica se nos darán por añadidura.




---

catástrofes, pero estas siempre lo harán no con protagonismo, sino en apoyo de las unidades o agencias responsables, las Fuerzas de Seguridad del Estado, las de Protección Civil u otras. Pero, intervengan las Fuerzas Armadas o no en apoyo de otros, la defensa sigue siendo algo nítidamente diferente de la seguridad y sobre lo que las Fuerzas Armadas tienen responsabilidad exclusiva y a ello deben por lo tanto dirigir con prioridad sus esfuerzos.

El *Juan Carlos I* y el *Cantabria* en el Ejercicio DYNAMIC MARINER 2019. (Foto: Alejandro Esperante Losada).

