



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



CUADERNOS DE PENSAMIENTO NAVAL

Presentación

La Orden Ministerial 82/2000 de 24 de Marzo, por la que se crea la *nueva* Escuela de Guerra Naval (EGN), asigna a este centro de enseñanza, entre otros cometidos, el de “impulsar, coordinar y desarrollar actividades para promover el interés en los temas relacionados con el Pensamiento Naval”. En esta línea de actuación, abrimos hoy estos Cuadernos de Pensamiento Naval, con la ilusión y esperanza de que a esta primera singladura sigan otras muchas en las que podamos recoger las inquietudes, opiniones y reflexiones de cuantos nos sentimos movidos por “la mar” y las “cosas de la mar”.

Inmersos, como estamos, en un mundo confuso, dominados por el fenómeno de la globalización, agobiados por un imparable avance tecnológico, obsesionados por la opinión pública y los medios de comunicación, y angustiados por asimilar el incesante bombardeo de información que de todas partes nos llega, parece muy acertado que exista un foro en el seno de la Armada, en el que se puedan debatir y decantar con cierto sosiego, todos aquellos aspectos que, derivados de este mare mágnam, afectan a la Armada.

Profesionalización de las Fuerzas Armadas, racionalización de sus estructuras, integración en organismos internacionales, acción conjunta, operaciones y fuerzas multinacionales, capacidad expedicionaria, conciencia nacional de la Defensa, proyección de la imagen de la Armada en nuestra sociedad, etc..... son temas, todos ellos, y muchos más, que bastan y sobran para que nos sintamos identificados con su importancia y sobre los que, motivados por nuestro espíritu y amor a la profesión, todos tenemos algo que aportar y mucho que decir.

Animados de este espíritu nacen estos Cuadernos, en los que invitamos a todos a participar y a contribuir con su granito de arena. Las ideas entusiastas de los jóvenes, la experiencia de los ya maduros y la reflexión de los más veteranos, son las fuentes que inspirarán el contenido de sus páginas y servirán de base para proponer estudios, seminarios, debates y monografías, tanto en esta EGN como en la Escuela Superior de las FAS.

Todas las colaboraciones serán bien recibidas y es deseable que el ámbito de participación no se limite a los miembros de la Armada. Las aportaciones de nuestros compañeros de armas del Ejército de Tierra y Ejército del Aire, de la Guardia Civil, de profesionales de la mar o aficionados a ella, de la Universidad, de la empresa, del ámbito civil en general, y de todos aquellos que se sienten movidos y conmovidos por “lo naval”, servirán, sin duda, para ampliar y enriquecer la visión de los problemas y temas que, directa o indirectamente, inciden en la Armada. Y siempre, con exquisito respeto al clima de responsable libertad intelectual que tradicionalmente ha presidido el ambiente académico de esta EGN.

Nuestro más sincero agradecimiento a los colaboradores de este primer Cuaderno, pioneros en romper la voz en lo que pretendemos sea un foro

abierto, donde confluyan las opiniones acerca de temas relacionados con la Armada y su futuro. Todos sus trabajos, expuestos desde diferentes puntos de vista (filosófico, conceptual, histórico, cultural, científico, orgánico, estratégico y operacional) destilan su identificación con “lo naval” y nos impulsan a participar en este foro y a ver con optimismo su futuro.

Sirva, pues, este primer Cuaderno de Pensamiento Naval como “llamada general” y “banderín de enganche” para cuantos, imbuidos de ese espíritu naval que anida en el corazón de tantos españoles, deseen hacer oír su voz sobre temas de la mar y de la Armada. Parafraseando a uno de nuestros colaboradores, tal vez en el umbral de este nuevo siglo no haya nada esencialmente nuevo que decir. El cambio en “lo naval” debe consistir en el modo de decir lo que siempre se ha dicho, pero decirlo más alto y en más foros.

Madrid, 8 de Junio de 2001

Pablo Ignacio Oliveri Sánchez
Contralmirante
Director de la Escuela de Guerra Naval

TEORÍA DEL PENSAMIENTO NAVAL

Eliseo Álvarez-Arenas

DEL PENSAMIENTO

Acaso acontezca a quienes han de acercarse a la consideración del ser de lo que solemos entender por *pensamiento naval* lo que dijo San Agustín que le ocurría a él respecto al Tiempo: <<¿Qué es, pues, el tiempo? Si nadie me lo pide, lo sé; si quiero explicarlo a quien me lo pide, no lo sé>>. ¿Por qué será la cosa así?. Tal vez sea por la dificultad inherente a toda definición absoluta, en especial si se trata de referirla a entidades de realidad compleja, como son las que utiliza el hombre a diario sin parar mientes preocupadas en contar con su significado exacto: tiempo, ilusión, amor, pensamiento. ... Se trata ahora de intentar entrever el ser del pensamiento naval. Por lo pronto conviene subrayar que se trata de un pensamiento adjetivado. El pensamiento abstracto, absoluto, sustantivado en sí, es tema eterno de la filosofía. Los filósofos se han enfrentado a él desde que el pensar puro empezó a ser. Mucho se ha escrito y se ha pensado -valga la reiterada redundancia- sobre el pensamiento, sobre lo que el pensamiento sea y signifique, sobre lo que el pensamiento sin adjetivo pueda dar a entender y en especial lo que pueda producir en cuanto algo derivado de la actividad del intelecto humano orientada hacia lo abstracto o lo suficientemente concreto y definido. ... Inténtese, pues, el tímido acercamiento mental a lo que "pensamiento" esté sugiriendo al hombre desde que éste es lo que es.

Demos por supuesto que sabemos suficientemente qué es *pensar*, por más que tal saber sea tanto más difícil en sí cuanto más cercana a la Filosofía ande la mente inquieta en el indagar de su esencia. Aquí, aunque sin querer a veces nos tengamos que aproximar a esa ciencia primera, no cabe obligación intensa de filosóficamente pensar lo que pensar es. Sabiendo qué es pensar se puede deducir con lógica acertada que pensamiento resulta ser sencillamente un efecto del pensar. Es un efecto, empero, peculiar en cierto modo, ya que "pensar", en cuanto acto humano, puede presentar varios aspectos y entidades. Por eso tal vez venga oportunamente en este preámbulo el recuerdo de lo que para Ortega y Gasset era "pensamiento" referido con proximidad a lo que él definió como *circunstancia*. El filósofo español dijo que <<pensamiento es una idea formalmente abstracta del ajuste intelectual del hombre con su contorno>>, y también dijo que <<pensamiento es cuanto hacemos para salir de la duda en que hemos caído y llegar de nuevo a estar en lo cierto>>. Para lo de aquí y ahora -el pensamiento naval- este último modo de definir el pensamiento resulta algo alejado de la línea sobre la que ha de moverse la mente, ya que se trata de algo general y abstracto, no muy adecuado para acercarlo al pensamiento más concreto por lo adjetivado -el pensamiento *naval* otra vez- con intención de interés relevante. El pensamiento sustantivado se

refiere al "contorno" del hombre y resulta en una "idea" que procede del ajuste de la mente de éste a lo que le rodea. El pensamiento adjetivado reduce las dimensiones de ese contorno, de la circunstancia, y la abstracción cede ante lo concreto que el adjetivo representa. Éste, por lo que interesa aquí y ahora, es *lo naval*. ... Pero conviene navegar más despacio.

"Pensamiento" es el efecto del pensar. Bien: pero "pensar" en el marco en que se planta aquí la acción que va a producir como efecto el pensamiento, es en mucho una obligación del hombre, pero es obligación en todo si este hombre es lo que se entiende por *profesional*. Sobre esta base -tanto sobre la general y amplia como en el marco de lo profesional con perfiles concretos- pensar consiste en aplicar la razón inquieta e investigante a un objeto determinado, objeto que según la orientación de los vectores del pensar tendrá extensión y amplitud grandes en su aparecer o definición más reducida dentro de perfiles relativamente marcados. En lo de aquí y ahora, ese objeto sobre el que va a lanzarse la razón preocupada es naturalmente *lo naval*. ... Mas todavía no ha llegado el momento de considerar de muy cerca lo adjetivante del pensamiento que interesa. Quede pues ahí "lo naval" en espera de que llegue a quedar algo más y mejor delimitado lo que pensamiento y pensar puedan ser en la acepción que aquí conviene.

Se acaba de decir que el pensamiento es efecto del pensar. Es un "efecto", en verdad, de esa actividad humana viva y razonante, pero viene a ser un efecto sobremanera peculiar, porque el pensamiento -siempre, pero en especial cuando se lleva a cabo con profundidad señalada- alcanza una gravedad y la consiguiente consistencia que aconsejan formalizar de mejor modo el efecto del pensar que el pensamiento es. Diríase mejor, por tanto, que el pensamiento es la decantación -o tal vez mejor la condensación- del pensar, de lo pensado. Equivale el pensamiento a conocer realmente eso: lo pensado; porque no todo lo referente al pensar, no todo lo que se piensa, llega a ser perfecta y suficientemente conocido; sabido al fin. Ese conocer verdadero y ponderante de lo pensado es en sí el artificio que en el fondo llega a dar al pensamiento forma definida, decantada, condensada y prácticamente permanente. Lo pensado así, el pensamiento válido o verdadero, no es, empero, eterno ya, una vez formado, pero sí es perdurante en tiempo largo y extensamente generacional, sobre todo el pensamiento adjetivado, que es el de aquí. El pensamiento abstracto, teóricamente de más larga permanencia en el ámbito intelectual humano, en el filosófico y científico, no es eterno naturalmente, porque eso tan sólo lo es lo absoluto, y éste no existe en este mundo sino bajo la concepción ideal de Dios. ...

Pero es el momento ya de hacer frente a una pregunta fundamental y trascendente; es ésta: ¿cómo se piensa?. Pero antes, acaso como prevención conveniente, esta otra, que por su repetición puede parecer trivial y reiterativa en exceso: ¿qué es *pensamiento*? Claro es que el orden en que se han planteado ambos interrogantes puede parecer el inverso al que la realidad lleva, ya que lo que "pensamiento" sea al fin -ese efecto natural del pensar- viene a ser, en mucho, función y efecto también de cómo se piense, de en qué forma y con qué actividad insinuante y perforante se lleve a cabo el decisivo pensar, es decir, de qué manera y con qué intensa eficacia se aplique la razón

al objeto en cuestión: a lo pensado. "Lo pensado" puede ser teóricamente abstracto o concreto, por más que la abstracción no se ajusta fácilmente a la realidad de las cosas relativas al pensar humano. Se "piensan", en verdad, ideas platónicas en terrenos filosóficos puros, pero el objeto del pensar se acerca por lo general más a lo concreto que a lo ideal abstracto, con lo que el pensamiento desprendido del considerar ese objeto reclama para sí con cierta fuerza la calificación de "adjetivado".

En el pensamiento adjetivado viene a destacar la influencia del objeto del pensar en lo pensado con algo más de vigor que la de la mente en sí, sobre todo en comparación con lo correlativo -mente, objeto- en el pensamiento abstracto. Tal influencia marcada del objeto del pensar en lo que se piensa hace que el pensamiento en sí, cuando quede formado, participe en mucho de lo que filosóficamente se entiende por *opinión*. Con el tiempo, empero, la opinión que conforma naturalmente el pensamiento se va transformando en consenso si una aceptable mayoría de la comunidad que considera lo pensado en minoría coincide con la opinión primera. De esa forma se va depurando el pensamiento y cuaja en un pensar decisivo en la regulación del hacer de la entidad comunitaria. Aquel "tiempo" que requiere la opinión para ser subrayada por el consenso suele ser por lo general muy largo en la historia de cada uno de los muchos pensamientos adjetivados que han tenido siempre carta de naturaleza en las sociedades humanas, longitud temporal que a veces se extiende sobre varios siglos. Con el tiempo; con ese tiempo, el pensamiento, originado en opinión, llega a hacerse "verdad", verdad ésta que lleva en sí la potestad de convertirse al fin en *doctrina*. Ésta, al fin y al cabo, es resultado del práctico consenso en el que acaban y confluyen muchos pensamientos individuales o de minorías parciales tras consideración mental e intelectual constante, con la confirmación del valor de lo pensado a lo largo de aquella experiencia secular.

Pero el pensamiento, por más que haya acabado ya hecho verdad y depurado favorablemente al cabo de historia más o menos larga aunque historia al fin, no es eterno ni invariable en su esencia ni en su expresar, ni lo es lógicamente la doctrina en la que decanta, porque también el pensamiento, de cualquier orden sustantivado sólo o adjetivado en concreto, está expuesto a los efectos teóricos y prácticos de esa causa de difícil comprensión mas de indudable presencia e intromisión en la vida de los hombres, tanto intelectual como histórica y práctica, que solemos llamar crisis. No han faltado ni faltan crisis del pensamiento; de cualquier pensamiento. "Crisis" significa cambio. Cuando un pensamiento entra en crisis conmueve el pensar del que ha derivado; hace que lo que a lo largo del tiempo era verdad empiece a parecer que ya no lo es tanto. La causa de las crisis del pensamiento -todo pensamiento sustantivo o adjetivado ha visto sus crisis en la historia, aunque más, tal vez, el segundo de ellos, el concretamente calificado-; la causa de esas crisis brota del proceso histórico general, proceso ese que obedece a infinitos factores influyentes de difícilísima identificación por lo normal. Lo que en épocas largas ha sentido la mente humana como inamovible e inmutable por la veracidad que ha adquirido el pensamiento al sedimentar en lo cierto, llega en momentos críticos a presentar síntomas de que lo creído firme y seguro se tambalea y empieza a desequilibrarse. Surgen ante la mente

convencida ayer de la completa validez de ese pensamiento, de eso pensado y firme de siempre, los desconciertos que provocan dudas e increencias. Lo creído como veraz ya no lo es tanto. Se duda de la veracidad de lo ayer verdadero. La duda aconseja la revisión oportuna de lo que, hasta llegado lo crítico, ofrecía seguridad plena. Esa revisión sugiere en un principio la conveniencia del cambio. Hay que cambiar -se dice; o se siente que hay que decir- de manera de pensar. El pensamiento, que ha vivido con validez tanto tiempo hasta ahora, ya no tiene el vigor de antes. Ha de reconsiderarse lo pensado y ver al tiempo algún cambio de forma. En realidad, las crisis de pensamiento aconsejan repensar lo pensado. ... Lo que acontece es que, tanto en la admisión de la crisis como tal del pensamiento cuanto en la conveniencia de cambiar lo pensado, hay mucho de subjetividad, como la hay siempre y la hubo ayer en relación con el pensamiento en crisis cuando el pensamiento se movía, pero si la crisis es suficientemente clara en su momento histórico y la convicción comunitaria, no individual, de que se impone el cambio en el pensamiento, está apoyada en fundamento suficiente, entonces el cambio de pensamiento es racional. ... Mas conviene aceptar la sugerencia de la teoría de las crisis normales y en cierto modo naturales, no radicalmente violentas, como es la de todo pensamiento, consistente aquella sugerencia en que el cambio no sea fuerte ni se tenga por definitivo y en que no es que el pensamiento adjetivado -profesional, comunitario- tenga que volver a empezar a ser, sino que la evolución del pensamiento provocada por la crisis ha de ser lógicamente lenta y racionalmente configurada. Porque el efecto inmediato de toda crisis de pensamiento sobre la mente comunitaria o individual de quienes piensan así desde mucho tiempo atrás es, como podrá haberse supuesto, la duda. Como dijo Ortega: para salir de la duda en que hemos caído y llegar de nuevo a estar en lo cierto hay que darse a pensar, a ejercer la actividad que lleva al pensamiento.

DE "LO NAVAL"

Lo *naval* es o va a ser ahora el adjetivo, por así decir, del pensamiento; en realidad, lo adjetivante es sólo el vocablo "naval", pero el *lo*, este artículo determinado y neutro, le da al adjetivo, con su adherencia gramatical, un sentido fuerte y sin duda extenso, por más que asimismo implique, en su propio y aparentemente sencillo decir, cierta carga de algo incógnito, arcano y raro. Por eso tal vez convenga intentar esclarecerlo. Por lo pronto, es múltiple y diverso; también es algo que implica referencia clara a una determinada circunstancia. Además de "lo naval" hay muchos otros "los" en todo: en filosofía -lo bello, lo justo ... -; en arte -lo espontáneo, lo amanerado ... -; en semiótica -lo gracioso, lo triste ... -; pero es "lo naval" lo que interesa ahora. ¿Qué es? ¿Cuál es esa "circunstancia" determinada a la que está referido lo naval? ...

He aquí lo que, para mí, puede ser una definición normal de lo que lo naval es: "*Lo naval* es lo que -mental, real y activamente- deriva de la contemplación inteligente del *mar* y de *la mar* con la guerra al fondo". "Naval", lo naval, implica referencia profunda y directa a *nave*, a lo que navega, a barco, pero en lo real de su significado -al menos para los profesionales de la mar-

arraiga en su relación con la "guerra" -tanto en general ésta como en su particularidad, llamémosla así, de guerra en la mar-, con la guerra que está al fondo y que pide proyección sobre ella de todo lo que pase en la mar, de todo lo que en ella se haga por necesidades y conveniencias humanas, de todo lo que la mar exige del hombre en el pensar y en el hacer. ... Lo naval, en cuanto tal, empezó a ser para el hombre cuando tuvo éste que hacer guerra en la mar, aunque la guerra esa empezó práctica y realmente cuando el hombre, los pueblos, empezaron a navegar por razones sobre todo comerciales. De alguna manera, el origen de lo naval está en el comercio marítimo. De él nació, ya en la antigüedad, el barco de guerra -defensa y ataque del comercio- y todo lo necesario para su mejor eficacia: astilleros, bases, hombres. El barco de guerra permitió también la invasión de la tierra enemiga mediante el desembarco armado en ella. ... Con esto empieza "lo naval" a presentar ante la mente que se acerque a ello lo que podríase llamar imágenes naturales de su ser material, lo que vendría a ser su *hardware*. Eso material está relacionado por fuerza -"envuelto", mejor, tal vez- con o en algo no material que, en cierto modo, es *software* en parte, que tiene mucho de *conocimiento*. Con lo material se hace; el conocimiento enseña a hacer, dice cómo hacerlo. Es, en lo naval, la estrategia, la táctica, la organización acaso primero, y otras cosas más. Es, en lo radical, pensamiento, y fruto práctico y mental de éste. Y todo eso tiene que estar "animado". Todo eso, porque lo está así, tiene un alma, un alma naval: es lo que llamamos moral, espíritu, y otras cosas. Ese alma concibe y hace al fin lo material; esa misma alma "piensa" hacia el conocimiento, y con éste hace hacer a lo material. Esa alma tiene que vivir y que alimentarse. Se alimenta de lo suyo; se realimenta. ... La alimentan la tradición y la historia, pero también y necesariamente se alimenta de otras cosas que vienen, por así decir, de fuera, aunque de un "fuera" suyo: es lo que le viene, influyéndolo, de la envuelta o de las envueltas que se refieren a ello, que no es otra cosa que la nación propia y, más lejanamente, otras naciones. Es la política, la sociedad, el pueblo, lo que se quiera. ... Todo afecta a lo naval; cada factor en función de la gravedad que ejerza en función de la distancia. ... Ese es, en resumen, el ser de lo naval en abstracto. La circunstancia permite apreciar lo concreto.

Eso, "lo naval" en perfiles difusos, es lo que deriva de la contemplación mental del mar y de la mar con la guerra al fondo. En mucho, lo naval así puede ser de generalidad amplia y sin matices especiales dignos de subrayar. Cuando individuos aislados o entidades comunitarias profesionales, de la mar o no, se empeñan en la contemplación de lo que el mar con la guerra al fondo significa, dan con semejantes líneas configurantes de lo que lo naval es, y naturalmente con esos dos elementos fundamentales de su naturaleza, que, como en casi todo lo humano "vivo", son los referentes a lo material y a lo anímico. Lo material: barcos, astilleros, bases, armas, etc. ... Lo anímico: hombres, alma, alma naval ... Lo material nace mediante el impulso que el alma, deseosa de lo naval, produce, y nace en cuanto palanca que requiere un pueblo para ser en la mar movida por la forma comunitaria de sentir su necesidad del mar, de lo marino, de lo naval al fin, para pensar y hacer con objeto de *ser* en toda su entidad. A la base de todo están la *condición* de un pueblo frente al mar -su geografía, su geopolítica, su geoestrategia- y la *mentalidad* conformada por el modo de ver ese pueblo el mar, la mar y lo naval

en su natural ser y el consiguiente pensar las realidades e idealidades que todo eso encierra.

Pero es el alma el primordial agente de ese hacer. El alma hace todo eso en lo que lo naval consiste, ese todo que participa de lo material y de lo espiritual, con vector orientado y pujante animado en especial por esto último. Esta fuerza del espíritu que predomina en la realización de lo naval es impulso real que mueve en principio al alma que hace y que anima y vivifica a lo naval en su realidad existente a lo largo del tiempo. Tal impulso tiene naturalmente un soporte o punto de apoyo para lanzarse a su destino con la fuerza conveniente y necesaria, base pulsante del dinamismo necesario que está compuesta y conformada por la *tradición* y la *historia*, fuerzas éstas que no pueden faltar en cualquier hacer humano. La verdad es que, en lo radical, son ambas cosas -la tradición y la historia- práctica y eficientemente lo mismo, o por lo menos gozan de afinidad destacada en cuanto agentes de lo naval. En este ámbito no pueden faltar en las clásicas comunidades humanas obligadas a preocuparse de lo naval lo que suele entenderse por tradición naval y por historia naval, interrelacionadas ambas en semejanza y abrazo de difícil separación. Toda nación preocupada por lo naval dispone de una tradición -naval, naturalmente, en lo que interesa ahora- transmitida de generación en generación en cuanto forma y manera de ver el mar y la mar al largo de los tiempos y de haber entendido debidamente primero su ser después su influencia -la del mar y de la mar- en la vida de ella misma y en la de sus hombres, ser e influencia que en todo momento histórico contribuyen, con la fuerza que se desprenda de la adecuación de aquel entendimiento, a hacer su historia real, la del ser y del hacer de la nación considerada.

Claro es que esas tradición e historia son algo que alientan e influyen dentro de una envuelta más general que lo del simple "lo naval" porque es circunstancia envolvente de entidad ampliamente comunitaria de altura "nacional". La tradición naval y la historia naval son parte tan sólo de la extensa tradición nacional y de la historia de la nación. Por eso, lo naval -como consecuencia, en mucho, de lo nacional que lo envuelve- resulta influido de un modo u otro por otros factores nacionales teórica y prácticamente relacionados con ello, con lo naval; factores esos que pulsán en la vida de la nación -en la tradición y en la historia- con vibraciones y ánimos variables, en función, esta variabilidad, de cómo se haya derivado a lo largo de los años y de los siglos la tradición nacional y se haya ido haciendo la propia historia. Entre aquellos factores constituyentes de lo nacional figuran, con destacamento señalado, lo político, lo diplomático, lo militar, lo cultural amplio, lo social al fin ... y otros más de planos no tan relevantes. Lo naval y todo eso están naturalmente en constante interrelación, influyéndose mutuamente con notas diferentes, en intensidad y en carácter, en función del curso de la tradición histórica. Acontece, claro es, que esa relación interinfluyente varía según los casos, es decir, según sea la vida de cada nación o comunidad que juegue con aquellos factores que van haciendo la historia de ellas con su peculiar actividad. En determinados casos, en ciertas entidades comunitarias, lo naval puede destacar frente a otros e influir con relativa fuerza en ellos al hacerles ver y comprender que, por la entidad de lo conjunto, el mar y la mar con la guerra al fondo tienen en sí importancia decisiva, con lo que el factor naval llega a ser

considerado como le corresponde; pero a veces ocurre que lo naval, pese a su peso específico señalado e influyente, resulta poco menos que desconocido, ignorado y desde luego incomprendido, con lo que viene a ser "víctima", por decirlo así, de la desacorde influencia de algunos de los demás y quedar arrinconado en planos indebidos, con lo que tanto la tradición como la historia se mueven por cauces que llevan a la deformación. ... Ni qué decir tiene que esta deformación de lo tradicional y lo histórico de una nación resulta aparecer siempre que la *mentalidad* histórica de un pueblo no late ni vive de acuerdo con la condición o el ser efectivo de su nación en geografía.

Por ser efecto en bastante de lo tradicional y de lo histórico es por lo que lo naval es "algo" en cada momento temporal de su vida y de la vida de quienes han de estudiarlo y considerarlo. Es algo material -porque es, en mucho, materia- y sobre todo y acaso es algo, mucho, espiritual; materia y espíritu que los que viven ese momento han recibido en su casi totalidad de sus predecesores y que tienen que considerar -que seguir considerando- para convencerse de su valor o para incrementar éste -tanto en lo material como en lo del espíritu- si lo circunstancial lo aconseja. ... Porque la realidad verdadera es que todo, siempre -y lo naval también, naturalmente-, está sometido a consideración constante y a cambio procedente. Puede ser que las circunstancias aconsejen incrementar lo naval, tanto en lo que de materia tiene como en lo que de ánimos y fuerzas del espíritu impulsan esa materia de por sí inerte sin la infusión de fuerza humana. A veces hay que crear más fuerza naval, ya que la guerra probable que se sugiere a sí misma en el fondo del plano que el mar y la mar presentan, requiere incrementar la fuerza. En ocasiones se ve que lo que hay es bastante ya y que no son precisos incrementos señalados porque basta con conservar debidamente lo que hay y sedimentarlo. Otras veces, en especial cuando concluye una guerra decisiva, parece oportuno reducir lo material de lo naval, reducción que procede de la consideración del inmediato porvenir, no tan belicoso ya. ... Todo eso es el efecto normal de la consideración -sobre el mar, la mar y la guerra- de quienes en cada momento son los creadores de lo naval, de quienes, en puridad, han de crearlo y mantenerlo: la política, los pensadores, el pueblo mismo que, en definitiva, fundamenta esa política y anima a los pensadores de lo naval.

Al contrario de lo que en efecto puede ocurrirle a lo naval en cuanto materia, el espíritu de lo naval no admite más variaciones alterantes que las del incremento. Ese espíritu no es otra cosa que el sentir de un pueblo frente al mar en cuanto agente en mucho del presente, de la tradición y de la historia. Si lo material de lo naval puede menguar por consejo de la circunstancia amplia que envuelve a todo, lo espiritual no tiene que verse afectado por el hecho de que se alteren las perspectivas de lo bélico en la mar o los cambios de lo circunstancial político. Eso "espiritual", ese sentir indudable, es el que verdaderamente mantiene vivo y activo a lo naval de una nación y de su pueblo, y es también lo que obliga a los pensadores a seguir con mente decidida su vida y su historia. ... Ha habido casos en la historia general en los que ese mantenimiento vigoroso de lo espiritual de lo naval ha sido positivo, marcado y naturalmente fructífero, pero no faltan momentos históricos ni épocas críticas en los que el espíritu de lo naval se ha visto primero alterado en lo profundo y después casi agotado, anonadado, por la tendencia infundada de

las mentes influyentes hacia ámbitos del hacer histórico distintos al del mar, lo que contribuye siempre a deformar la mentalidad de los pueblos frente a la condición de lo suyo y a olvidar con el tiempo lo que lo naval suyo es, lo que significa en su vida y lo que hace en su historia.

DEL PENSAMIENTO NAVAL

Ya es factible de algún modo definir el *pensamiento naval* como el efecto general de pensar lo naval, es decir, como lo que se desprende de aplicar el acto inteligente, lo pensante del hombre, a ese objeto extenso, complejo, múltiple y vario que es "lo naval", tenido aquí en cuanto contemplación inteligente del mar y de la guerra al fondo. El pensamiento naval es un pensamiento adjetivado ya por la materialidad y la idealidad, al tiempo, que implica, en cuanto objeto de conocimiento también el conjunto de lo referente al mar proyectado sobre la guerra y visto eso con ánimo de saber su entidad y formular tal saber en forma de decir inteligente o de pensar concreto y definido más o menos rigurosamente: de hacerlo *pensamiento naval*. ...Por esa su forma de hacerse y de llegar a ser pensamiento naval, ha de presentar éste normalmente, y sobre todo en lo práctico, matices especiales por la influencia adjetival también de ciertos aspectos de lo naval en sí. Al proyectarse la mente inquieta del profesional de la mar y de la guerra -o, si se prefiere, del de la guerra en la mar- aparecen frente a ella caracteres de lo naval que piden personalidad suficiente para modificar de alguna forma la adjetivación general del pensamiento deducido, ya que, de aquel proyectar contemplante, surgen sugerencias conceptuales de estrategia, de táctica, de organización y de otras cosas, todas ellas componentes más o menos activos e influyentes en lo naval en general. Por eso no viene a ser anómalo que el pensamiento naval, por participar, con mayor intensidad que otros, del peso de uno de aquellos conceptos, se reconozca, incluso en el normal expresarse, como pensamiento estratégico-naval, desde luego-o como pensamiento táctico enfocado al combate. Pero la generalidad del pensamiento naval es base y fundamento necesario de cualquiera de esos pensamientos más estrechamente adjetivados.

Una vez más quede constancia de que el pensamiento naval, tanto el general como el algo particularizado -el estratégico, el técnico ... -, es de algún modo notablemente peculiar en la esfera del pensamiento abstracto frente a pensamientos de otra clase, ya que, de algún modo también, el pensar lo naval resulta ser pensar distinto, sin superioridad ni inferioridad comparativas, porque a veces, casi siempre, el pensamiento que produce ese pensar brota de un indudable *oír* y se va conformando, en su desarrollo, a efectos e influjos señalados de lo que "oiga" el que piensa lo naval. Ello es de ese modo porque *lo naval habla*. ... Se dirá con bastante razón que ese "hablar", esa forma de decir, puede proceder de cualquier objeto que reciba sobre sí la acción pensante del hombre, pero es que en el caso del pensamiento naval, en el caso de darse alguien a pensar lo naval, el objeto en cuestión posee una especialísima voz que emiten -en sugestivos, intensos y sugestivos acordes y melodía- dos realidades del mundo natural en el que vive quien piensa, o,

mejor dicho, quien se da a pensar, que "hablan" con interés hacia el hombre. Tales realidades, claro es, son el mar y la guerra. El que por profesión tiene que dirigirse interrogante e inquisitivo a lo naval debe considerarse obligado a oír esa voz de lo naval si es que verdaderamente quiere saber lo que lo naval es y llegar a lograr un pensamiento de él seguro y justo. ... Pero la voz de lo naval, dirigida a quien piense sobre ello para formarse su pensamiento, no siempre es oída con facilidad, pese a que su expresión es veraz y convincente por más que a veces hable con modulaciones misteriosas y enigmáticas. A veces, también y con bastante frecuencia, hasta es difícil oír; no se diga ya entenderla en todo su contenido expresivo. No faltan tampoco los que al pretender su pensamiento naval dicen oír su voz, pero que lo que en verdad oyen es otra voz distinta o diciendo sugerencias que el que busca el pensamiento cree entender y comprender, cuando la realidad es que eso no es el puro decir de lo naval, pues actúa sin darse cuenta del subjetivismo en el que anda hundido. De todas formas; se oiga bien o se haga eso defectuosamente; se esté en la verdad al oír la voz de lo naval o se viva en lo imaginativo del subjetivismo, lo naval habla, y el hombre algo percibe de tal decir. Y conviene intentar el acercamiento más seguro a este decir porque, indudablemente, la voz de lo naval es el principio original de la formación del pensamiento naval.

El pensamiento naval empieza a poder ser en cuanto la mente humana se decide a mirar inquisitivamente a la guerra al través del mar y de la mar, pero ese es un pensar general y abstracto en mucho, ya que la mente humana no es ni lo personal ni lo individual precisos como para que de su aplicación a lo naval salga pensamiento concreto. Por eso, el pensamiento naval empieza verdaderamente a ser -en origen propenso a la evolución y al crecimiento- con el empezar a ser el "que piensa" decidido pensador de lo naval. "El" que piensa, ahora, viene a quedar, así, indefinido. El pensador "original", por así decir, es siempre y naturalmente un individuo, y el pensador de lo naval, el que pretende su pensamiento naval, es en la práctica realidad un hombre aislado, por más que siempre esté, por profesión y lógico hacer, dentro de una comunidad dedicada a vivir la mar y el mar, a vivir en ellos, a estudiar todo y a pensarlo. Por eso, el pensamiento naval, tanto en su normal evolución como en su final condensado y hecho, no es ya de un individuo aislado -aunque pueda quedar su personalidad en la historia- sino que pertenece a la comunidad nacional que contiene a éste y en la que se ha formado de algún tiempo atrás y en la que sigue y seguirá otro tiempo formándose y haciéndose: pensando lo naval, en este caso. De ahí que el pensamiento naval se despersonalice en cuanto a su propio autor y se nacionalice al fin. Lo normal es que se considere el pensamiento naval español, el francés o el japonés -por más que en mucho puedan asemejarse e incluso coincidir a veces-, aunque también pueda existir con vigor adecuado y perenne un pensamiento naval impersonal o "innacionalizado" de condición general y que tan sólo proceda de la consideración de lo naval por la mente humana despersonalizada.

Una vez que ya está hecha y consolidada una nación, con su Marina, con su Armada, "arrancando", por así decir, en su "historia", el pensamiento naval empieza a generarse mediante el proceso intelectual de lo *individual comunitario* de esa Marina en primer plano y de la propia nación al fondo. No

hay contradicción en eso; ya se ha visto muy poco antes. El pensamiento naval no es de un individuo, sino que pertenece a una comunidad nacional. Una vez formado suficientemente el pensamiento luego de la evolución y decantación naturales, éste es ya verdaderamente tal -pensamiento naval-, y se hace a sí mismo un algo que queda ya en alma de la comunidad que lo ha culminado, en el espíritu de la Marina de Guerra que lo ha pensado, y al mismo tiempo ayuda al *hacer* profesional de ésta dinamizando, en cuanto *pensar* que es, su espiritual impulso. Del pensamiento parte la acción bien fundada. El pensamiento naval *hace* la acción de la Marina de Guerra que lo posea, porque el pensamiento naval, definiéndose y cuajando al largo de la historia, llega a quedar como sólido fundamento del general pensar comunitario para ayudar al hacer común y facilitararlo.

El pensamiento naval, así hecho y ayudando e impulsando el hacer de los hombres que siguen a quienes lo han hecho, llega un día a tomar consistencia y forma suficientes -definición concreta de su propio contenido en cuanto pensamiento vivo- para quedar inscrito en documentos oficiales perennes: en las Ordenanzas que rigen en mucho la vida de las Marinas de Guerra, de las Armadas; en los Documentos Orgánicos que regulan el pensar, el saber y el hacer del personal que dota a las Marinas y que las hace vivir al tiempo que ellas viven con ello; en los Cuadernos que enseñan la Táctica naval y la ordenan al combate; en la literatura profesional que viene a regir el hacer de Escuelas de generalidad y de especialidad de las Marinas que en ellas forman a sus hombres. ... El pensamiento naval, en forma concreta o en palpitación sugiriente de idea fecunda y generadora de *materia* eficaz en las Marinas y de fortalecimiento e impulso real del *espíritu* de sus hombres, mantiene su ser para fomentar a la vez el ser vivo y activo de las Armadas.

Y en el fondo de todo eso, con tendencia natural a salir a superficie para formar con fuerza el marco intelectual y espiritual en el que está latente el alma de las Marinas y de las Armadas animando al cuerpo que ha de *hacer*, con fundamento en el pensamiento naval. ..., en el fondo de todo pulsa lo que va a acabar siendo *Doctrina*, doctrina naval.

El pensamiento naval, frente a quien lo ha formulado y hecho -individuo primero y comunidad al fin-, resulta ser insistente en la definición de su identidad, porque exige de su autor -de la comunidad sobre todo- constante reconsideración estudiosa para mantenerse y conservarse, pese a que pueda parecer a quienes lo tienen, e incluso a él mismo, al propio pensamiento, que ya está definitiva y plenamente conseguido y formado. Esa labor de reconsiderar el pensamiento naval es sencilla y rutinaria si se quiere, pero es necesaria para la viva conservación del alma de lo pensado. Y lo es, en especial tal vez, en épocas de crisis del pensamiento bélico en general. Dentro de esa generalidad puede el pensamiento naval atravesar épocas críticas -momentos históricos, de la historia de lo naval- en las que surgen dudas acerca de la veracidad de lo que en el pensar y en el creer de lo espiritual y de lo material, había estado rigiendo con seguridad afianzada hasta ese momento. En la historia general no faltan esos paréntesis críticos. Recientemente, incluso, en lo bélico general y amplio, ha hecho su aparición lo atómico primero y enseguida lo nuclear, que, al fin y al cabo y para lo de este

contexto, es lo mismo. Podríase decir que la crisis continúa, ya que, en la práctica realidad, lo nuclear no se ha empleado como arma verdadera en la guerra. Pero muchas veces en la historia esas crisis -existiendo en cuanto tales en la escena de lo bélico- son tan sólo aparentes, ya que no llegan a conmocionar decidida y definitivamente la esencia de lo bélico ni los fundamentos por tanto del pensamiento general ni del particular de la guerra. Lo que en efecto crean las crisis no llega a conmover con fuerza decisiva ni lo bélico ni lo naval por tanto, por lo que el pensamiento naval -aunque tal vez en esos casos pida más detenida reconsideración que en lo normal- permanece prácticamente como lo han hecho el pensar humano y el hacer pensante siempre de la gente que ha pensado lo naval.

El pensamiento naval es de validez extensa y prolongada. Por eso exige él y es conveniente para quienes profesionalmente de él se alimentan y viven, estudiarlo siempre, considerarlo atentamente, tenerlo constantemente en preferente plano intelectual, para de ese modo perfeccionarlo si lo requiere y depurarlo debidamente a fin de prolongar su eficaz vigencia. Tal es la labor -tal debe ser ese hacer imparabile- constante, perenne e incansable de las Marinas de Guerra que del pensamiento naval vivan. Tal es la incesante actividad mental de la Armada.

* * * * *

RECUPERAR LA MAR

José-Ventura Olaguíbel del Olmo

Tengo para mí que la sociedad española vive de espaldas a *la mar*. No al mar, sino a *la mar*. Distingamos entre el artículo femenino y masculino, porque esta, en apariencia, insignificante diferencia, determina las palabras que siguen.

Todos sabemos que *mar* es mar para un profano en el mareaje, y conviene recalcar que los españoles de hoy no le dan la espalda al mar, todo lo contrario. Nunca en la historia de España, como en la actualidad, las personas nos encontramos cotidianamente con mayores referencias icónicas al mar: se asoma en muchos escaparates y vallas publicitarias, se nos cuele en el hogar por el televisor, aparece mil veces retratado en folletos de agencias de viajes, y por ahí todo seguido hasta la saciedad. Pero me temo que toda esta imaginería -que encuentra su sentida y, a veces, hasta sacrificada conclusión en la segunda residencia: un apartamento con vistas al mar- nos aboca hacia un único y clausurado sentido de los océanos: el mar como lugar de recreo y de descanso, como elemento indispensable del paisaje para serenar nuestros ánimos atribulados por las tensiones diarias, y, en consecuencia, para avivar nuestra sensualidad adormecida por la febril sociedad tecnocrática del fin del siglo XX y comienzos del s. XXI. Como ya se habrá adivinado, tal concepción del mar, es una reducción del concepto de mar oceánica; se trata de limitarlo a un componente secundario de nuestra existencia de *homo faber*: el ocio.

Pero *la mar* es infinitamente más que eso. Sobre haber sido la principal vía de comunicación, pacífica o belicosa, entre las civilizaciones; *la mar* ha sido y es madre y madrastra de hombres y pueblos. Y a poco que nos detengamos a pensar, para nosotros, europeos del s. XXI, *la mar* es consustancial a Occidente: desde la llegada de los Pueblos del mar a Egipto hasta la civilización desaparecida (sea o no la Atlántida) en Santorini, desde el desembarco en Ilión de los hijos de los aqueos hasta la llegada al Tirreno de Eneas y sus troyanos, y desde Salamina hasta Accio, *la mar* está presente mítica y realmente -que tanto tiene para mi propósito- en cada uno de los momentos estelares y decisivos de la fundación de nuestra cultura; por eso, *la mar* fue el lecho de Occidente y, siglos después, el inmenso pórtico para su expansión y dominio del planeta. Sin el componente marino, Occidente no es concebible, como sí lo son la cultura dórico-india o la china.

Pero entre todos los pueblos occidentales, a dos naciones -primero la helena: durante los s. VII, VI, V y IV a. C.; y, después, a la ibérica:¹ s. XV y XVI d.C- les ha correspondido el honor de ser los motores de la conciencia² y, por tanto, de la Historia, en, por y gracias al conocimiento del arte de la navegación. Aristóteles ya nos lo dejó dicho escueta y sabiamente: los griegos son lo que son, porque no tenían nada en la tierra y lo encontraron todo en los mares; y, claro -añado yo- luego, lo diseminaron por doquier, fundando Occidente.

En cuanto a las naciones ibéricas, cerramos de un portazo la Edad Media, y abrimos la Modernidad el día que pisamos América; demostramos que el planeta era una esfera, y no contentos con esto, germinamos la Revolución Francesa y los *Derechos universales del hombre y del ciudadano*³

Bien; dicho esto, que no es poco, afirmo, y no sin rubor, que, a esta vasta y ecuánime concepción de *la mar*, hoy, España⁴ le da la espalda con la displicencia chabacana de un palurdo.

¿Las causas? Son de índole diversa, aunque me atrevería a señalar dos básicamente: históricas y económicas. Revisemos someramente la segunda, que de algún modo es colateral a este artículo, para después tornar la mirada sobre la primera, que en mi opinión es la troncal.

En nuestros días -aunque muchas razones indican lo contrario-, existe la sensación de que *la mar* ha dejado de ser un elemento prioritario en nuestra economía, y de que ya no es la vía de transporte y comunicación más significativa de nuestra civilización. El desplazamiento de su prelatara como el medio más habitual en las rutas internacionales de pasajeros la ha postergado de todas las esferas conversacionales de nuestra sociedad: y, como no podía ser de otro modo, la consecuencia ha sido "darle la espalda".

¹ Empleo el término ibérica, puesto que, por razones de todos conocidas, sería una injusticia ignorar la aportación portuguesa en la historia de la navegación española; como también se podría incluir a los genoveses, que, desde Alfonso X, se aposentaron en Sevilla y tienen, con altibajos, un papel sustancial en el nacimiento y desarrollo de la Armada de Castilla (Dirección de la Construcción de las Atarazanas, Dirección de la fallida Conquista de Marruecos y África, banqueros y aduaneros de la empresa americana, etc. ..), sin entrar en el socorrido, escabroso y, por tanto, siempre polémico origen de Cristóbal Colón.

² Entienda el lector conciencia en cuanto a *Conciencia del Espíritu* en el sentido hegeliano de ambos términos. De modo que la Historia -*die Gechiste*- es un recorrido del Espíritu -*der Geist*- por su *figuras* hacia su liberación; naturalmente *die Gechiste* hegeliana es la Historia de Occidente.

³ Aunque haya pasado inadvertido bajo las recientes pompas oficiales, el Descubrimiento de América y su directísima influencia en los tratadistas españoles sobre el Derecho del Estado -Suárez y Vitoria- que tuvieron que encajarlo en el Imperio Carolino, está en la base de la Ilustración, y, por consiguiente, de la Revolución Francesa. No en balde, uno de los mitos de los ilustrados es el Buen Salvaje, que tiene su origen en los escritos de De las Casas en defensa de la entidad espiritual, y, por tanto, humana de los indios. Entendiendo por humanidad, el concepto ontológico del momento: ser hijo del Dios de los Cristianos, y, por tanto, portador de un alma susceptible de ser salvada.

Es decir, la pregunta de De las Casas sobre la entidad metafísica del indio, su reconocimiento, y el reconocimiento a su libertad para organizarse en imperios, reinos y, sobre todo, cacicatos electivos, fue la que motivó el libro de Etienne de La Boétie, *El discurso de la servidumbre voluntaria*. Con este título, hoy olvidado, se abrió la polémica ilustrada sobre el Estado y la legitimidad de la Monarquía dinástica, que proseguirían, *avant la lettre*, Hobbes y Locke, esbozando el concepto de Estado como *contrato social*, que redondearían, posteriormente, los propiamente ilustrados Voltaire, Diderot y Rousseau.

⁴ Cuando digo España o sociedad española, me refiero *grosso modo* al cuerpo social -actividad económica, legislativa, etc.-; es evidente y no cabe discusión, que no me refiero a las personas vinculadas vitalmente al mareaje -marinos, pescadores, armadores, estibadores, etc...-

No obstante, soy consciente, cuando afirmo esto, de que nuestra amplia superficie costera propicia que el 90% de las importaciones y el 72% de las exportaciones se efectúen por vía marítima; que más de 9 millones de personas hayan utilizado el transporte marítimo nacional para desplazarse en 1999; que la flota mercante española – que ha invertido su tendencia decreciente durante estos últimos años hasta incrementar sus efectivos – en conjunto sume 2.700.00 GT's; que la flota pesquera española se componga de 20.000 buques, alcanzando el medio millón de toneladas de capacidad; que la flota de recreo cuente con las 200.000 embarcaciones registradas; que de *la mar* vivan directamente cerca de 300.000 españoles, con repercusión de otros 400.000 empleos indirectos; y que, como consecuencia, España sea uno de los países pesqueros más importantes del mundo, y, además, por tradición gastronómica, el segundo consumidor de pescado de Europa tras Dinamarca – con 22 kilos por habitante en 1998, mientras que la media europea se situaba en los 15 kilos - ; que no sólo por la extensión, sino por la ubicación pericontinental de la Península y las Islas Canarias, nuestras aguas sean transitadas por más de 462.000 buques, de los que 80.000 lo hacen a través del crucial Estrecho de Gibraltar; y que, a los importantísimos efectos derivados del hecho de nuestra extensión costera y de su ubicación geográfica, se añaden los causados por la benignidad de nuestro clima y por nuestra vasta y vieja cultura, suma de factores que convierten a nuestro litoral en uno de los más señeros polos de atracción turística del mundo, situando a nuestro país entre el primero y segundo lugar – según temporadas – preferido por los europeos como destino vacacional, de manera que este sector se ha convertido, desde mediados de los sesenta del siglo pasado, en el más sólido puntal de la economía nacional y en una baza indispensable para equilibrar la Balanza de Pagos. Y a pesar de estos nada despreciables datos, nuestro país, en su conjunto, da la espalda a *la mar*; vuelvo a repetir, que no al mar.

Pondré unos ejemplos clarificadores. Comenzaré con el de un medio de transporte y comunicación: el mero hecho del anuncio de una huelga de controladores aéreos o de los pilotos de aeronaves, pasa a primera página de los diarios, ocupando espacio preferente y con cierto realce tipográfico; inmediatamente, se convierte en un hecho socialmente significativo, y el transporte aéreo está en la mentalidad de todo el tejido social.

Naturalmente, la noticia se sitúa en titulares de portada de un diario o de un noticiario de radio porque el transporte aeronáutico es imprescindible y habitual para la buena marcha de nuestra civilización; bien sea por ser el más utilizado por los “portadores de la información” – periodistas, presentadores de radio y televisión, etc...-; bien sea por ser el más habitual entre los poderosos de nuestras sociedades tecnocráticas del s. XXI.

Veamos ahora otro ejemplo con un sistema exclusivamente de comunicación. La aparición de un *virus* informático recibe también la máxima atención por parte de todos los medios de comunicación - no hay más que ver el reciente revuelo levantado por *ILOVEYOU* -. Del mismo modo que en el ejemplo anterior sobre la huelga de personal aeronáutico, el *virus* y la *red* pasan, gracias a su presencia en todas las conversaciones cotidianas, a estar

en la mentalidad de todo el tejido social, e incluso, como en este último caso del *ILOVEYOU*, a dar pábulo a todo tipo chistes.

Ni qué decir tiene que, como señalaba para concluir el ejemplo anterior, el *virus* recibe tal despliegue tipográfico por la importancia que tiene la *red* para la comunicación comercial y financiera mundial; no hay más que echar un vistazo a las cifras de pérdidas ocasionadas por el *ILOVEYOU*; son para empalidecer.

Sin embargo, tales noticias y sus reacciones sociales no las encontramos hoy referidas a la interrupción del tráfico marítimo por un temporal o por otro accidente habitual en la brega marina. Todo lo contrario, cada vez que *la mar* ocupa un espacio en portada o en grandes titulares de los distintos medios de comunicación, es por causa de una catástrofe, sea ecológica -bien sea el naufragio de un petrolero o de un submarino nuclear- o humana -el hundimiento de un paquebote regular en el Índico-; en fin, que *la mar* salta a la palestra de la actualidad por algo irremediable y terrible. De este modo, *la mar* deriva en la conciencia popular hacia un "estado excepcional", no exento de tintes terroríficos.

Por tanto, *la mar* se ha convertido en la mentalidad de nuestra sociedad en algo ocasional. Y, naturalmente, como justifiqué en líneas anteriores, una de sus causas decisivas ha sido la pérdida de su prelatura en la actividad económica de nuestra sociedad tecnocrática.

Expondré ahora las razones históricas por las que creo que la sociedad española da la espalda a *la mar*.

En este asunto, como en tantos otros, nuestro controvertido y a veces malhadadamente olvidado y otras -las más- malversadamente recordado, Siglo Diecinueve, nos sigue pasando recibos al cobro -la conciencia nacional y sus correlatos, los nacionalismos periféricos; la desmantelación de la primera revolución industrial y su hijastra, la *España negra*; la España de la clerigalla y su reverso, la España de los comecuras, etc...-. Veamos: no podemos olvidar que cuando se inicia el s. XIX, España es todavía el más extenso imperio europeo, con fabulosas provincias en América y Oceanía; y, claro, mantener dichas posesiones requería inexcusablemente de una potente armada. Y he aquí que en Trafalgar (1805), la garantía de esta cohesión se fue a pique, sin una inmediata recuperación debido a *la francesada*. Consecuencia: la Independencia Americana.

Pero aún siendo Trafalgar y su consecuencia, una catástrofe nacional, no se convirtió en decisiva para nuestro asunto hasta 1898, cuando primero en Cavite y luego en Santiago de Cuba, España pierde por segunda vez su armada en un mismo siglo. Pero esta vez no sólo se hundió la flota, sino la condición de España como potencia europea. Y quiero recordar aquí que, desde la llegada de la Modernidad, muy pocos países europeos, máxime con la extensión de costas que tiene España, han perdido por dos veces su flota en un mismo siglo; quizás, sólo Alemania durante el siglo XX.

Pero si la derrota de Trafalgar no se dejó sentir en la conciencia del reino, fue porque éste se desató, primero, en una guerra contra las tropas napoleónicas y, posteriormente, en un conflicto nacional entre ilustrados y absolutistas, ora abiertamente en las Guerras Carlistas, ora larvadamente, en forma de subversión liberal-democrático-anarquista que, desde 1820 hasta 1868, cuando tuvo su momento de máximo esplendor con *La Gloriosa* -donde, por cierto, la Armada jugó el papel detonante para el triunfo de las libertades universales de todos los españoles-, no por ello dejó de convulsionar al país, sin encontrar un momento de paz estable y duradera, que hiciera posible la convivencia nacional. No ocurrió lo mismo con el Desastre de 1898.

Para entonces, no sólo se había olvidado Trafalgar y la pérdida de las provincias continentales americanas, sino que, además, la conciencia española de *la mar* estaba herida de muerte. Cierto es que se recuperaría con el resurgimiento de la economía nacional en los años posteriores a la I República Española, y no menos verdad es que aparecen dos casos singulares de esta conciencia, que serán decisivos en la Historia de la Navegación: el estrafalario Narciso Monturiol, con sus botaduras fracasadas de 1859 y 1864, y, luego, el marino Isaac Peral, con las suyas exitosas, de 1889 y 1890, ambos padres del sumergible.

Sin embargo, coincidiendo en el tiempo con las experiencias del Teniente de Navío Peral en la bahía de Cádiz, acaece la segunda devastación de nuestra Armada a manos de la *Navy*. Mejor que una descripción prolija de cómo quedó la conciencia nacional, prefiero ceder la palabra a un magnífico observador y que sea él quien nos dé la medida de la situación: *"El gobierno que, como la mayoría de los Gobiernos españoles, no tenía idea de país, creía que, al saber la derrota, los españoles iban a hacer la revolución, y no pasó nada. Al saber la noticia en Madrid, la gente fue a los toros y al teatro, tan tranquila, sin hacer, no ya protestas, ni siquiera comentarios. Entonces fue cuando dijo Silvela que España no tenía pulso... A mí me indignó un tanto la actitud de la gente al saber la noticia; se recibió con una perfecta indiferencia; después de tantas alharacas, de dar la impresión de que todo el mundo estaba exaltado y frenético, resultó que el desastre no hizo el menor efecto. La gente iba al teatro y a los toros con perfecta tranquilidad. Todas aquellas manifestaciones, gritos y artículos de los periódicos habían sido humo de pajas".*⁵

Pero si don Francisco Silvela, Presidente del Gobierno al año siguiente, proclamó la atonía del país; a la par, su tocayo Romero Robledo se despachó en las Cortes con la oprobiosa chacota de:

-¿Para qué están las flotas? Pues para hundirlas.

Ante este estado de la cuestión y ante la elocuencia de las palabras de don Pío Baroja no hacen falta comentarios para adivinar cómo andaba de malparada la conciencia española sobre *la mar* y de la Armada en este momento histórico. Esta última, de ser la primera arma de nuestros ejércitos,

5 BAROJA Y NESSI, Pío, *Familia, infancia y juventud*, en *Desde la última vuelta del camino*, (Memorias), Obras Completas, Tomo 1, Barcelona, 1997, pp. 638 y 639.

pasó a convertirse en una más; y si se me apura, tras las campañas de África (1909/1926) que polarizaron la atención del país, en secundaria. Con ello se olvidó todo el inmenso legado de la Armada española no sólo en defensa y expansión de nuestra civilización por todo el planeta, sino de aportación a la ciencia española y europea. Sólo añadir, a modo ilustrativo, que de aquel tiempo amargo nos ha quedado como vivísima lámina los espléndidos dibujos de Ramón Casas sobre el regreso de nuestros soldados de Cuba; son estampas, pese a su sencillez de trazado, difícilmente olvidables y sumamente significativas de por qué no se quiso ni mencionar la derrota de Santiago de Cuba en aquel Madrid de la Restauración, de Bombita, de Lagartijo y de Guerrita; en aquel Madrid del "género chico", del Azorín de *Charivari* y de los dramones de Echegaray.

En cuanto a la conciencia española de *la mar*, sin una Armada que la garantizase, cuando no, la impulsase, fue agonizando. Mientras, se imponía entre los intelectuales la conciencia de la peninsularidad de España y de su singularidad frente a Europa, una cola del romanticismo, que se convirtió en una fabulosa melancolía, no exenta de zapatazos, llamada la *Generación del 98*.

Luego, el devenir del siglo XX, imponiendo esta economía de la globalización, donde los valores máximos de las transacciones pueden discurrir por un cable de fibra óptica o a través del satélite, han hecho el resto, arrumbando a *la mar* a un sueño literario de galeones, damiselas y tormentas neogóticas.

¿SE PUEDE RECUPERAR LA CONCIENCIA DE LA MAR Y PARA QUÉ?

No sólo se puede, sino se debe. La razón es bien sencilla, *la mar* es el futuro nutricio de la humanidad, y España tiene demasiados kilómetros de costas para permanecer ajena a esta batalla biológica que determinará, no sabemos aún en qué medida, la historia del género humano.

¿Pero por dónde comenzar a recuperar la conciencia de *la mar* en la sociedad española actual? Sin duda, revisando nuestro pasado. Contamos con sobrados ejemplos para inspirar nuestros pasos con certidumbre, sólo creo que nos falta la voluntad, y a nuestra Armada, depositaria de este legado al que me refiero, le corresponde, antes que a nadie, tomar la égida en esta empresa; me atrevería a ir más lejos, debe tomarla sin resquemor ni pérdida de tiempo.

Los más avezados habrán ya adivinado que estoy proponiendo volver la mirada al s. XVIII, cuando la Armada española jugó un papel fundamental en el desarrollo científico nacional, y, de allí, extraer el espíritu que animó a aquellos marinos para implantarlo en la actualidad.

Todo comenzó con la reforma de Felipe V para conseguir que el país asimilase progresivamente la ciencia moderna. Como primera medida, el nuevo monarca crea instituciones didáctico-científicas -la Regia Sociedad Sevillana, la

Academia de Ingenieros Militares de Barcelona (1715), la de Guardiamarinas de Cádiz (1717), el Real Seminario de Nobles de Madrid (1726) y la Academia Médica Matritense (1743)-, todas ellas alejadas de la Universidad⁶; además, promulga la salida de estudiosos al extranjero, completada posteriormente con la contratación de científicos y técnicos foráneos; en definitiva, era un vasto e innovador plan.

Sucedió que muchas de las instituciones destinadas a la difusión de las nuevas ciencias eran militares, con lo cual se produjo un fenómeno de *militarización* en el proceso de implantación científica. Esta *militarización* no estará exenta de problemas, pero, en sus aspectos más positivos, conseguirá que los ejércitos se conviertan en impulsores del desarrollo civil⁷ y que algunos de sus miembros luzcan como verdaderos y sinceros representantes del espíritu ilustrado; ese espíritu que intentamos recuperar en estas líneas.

Esta apertura científico-técnica al exterior encuentra su exponente máximo en 1734, con la expedición hispano-francesa al Perú, dirigida por La Condamine, y destinada a medir un arco de meridiano y dar respuesta al problema de la figura de la Tierra, en la que participaron dos hombres fundamentales para la Historia de la Armada: Antonio de Ulloa y Jorge Juan. Es nuestra primera gran expedición científica desde la encabezada por Hernández en el s. XVI a Nueva España, y tendrá unas consecuencias inmediatas en ambos marinos, especialmente en Antonio de Ulloa.

Como es sabido, Ulloa se convertirá en el fundador del Gabinete de Historia Natural, en 1752, dedicado a la Zoología, a la Geología y a la Etnografía -que tratará de poner a España al nivel de Inglaterra y Francia en estas recién nacidas disciplinas-; pero su importancia para la ciencia española no se reducirá a estos hechos; Fernando VI le encomendará un viaje por Europa con el fin de acaparar los adelantos científico-técnicos del momento y difundirlos por el reino. En fin, que en Ulloa se reúne el paradigma del marino ilustrado, tanto más apasionado por la ciencia que por *la mar*.⁸

⁶ Para entender en toda su extensión la reforma de Felipe V y por qué se aleja de las Universidades, hay que retrotraerse al reinado de Felipe II. El monarca escorialense había dictado en 1559 su conocida prohibición de salir a estudiar al extranjero; como consecuencia de su vigencia durante el s. XVI y XVII, España se enquistaba en sí misma y las ideas científicas van pudriéndose de tanto ser repetidas sin contrastación posible; la presión inquisitorial y el espíritu contrarreformista hicieron el resto. Las Universidades, volcadas en la Teología y la Jurisprudencia, no sólo desprecian los avances de las ciencias experimentales, sino que se vuelven beligerantes contra ellas.

Este estado de cosas impera hasta el último tercio del siglo XVII, cuando aparecen los *novatores*, profesionales, clérigos o eruditos, estudiosos de la ciencia moderna, aislados o agrupados en pequeños núcleos, que comienzan a levantar la voz en contra de la situación. Cabriada da el primer aldabonazo con su *Carta filosófico, médica-chymica* (Madrid, 1687); luego, la instalación del laboratorio químico en el Palacio Real de Madrid (1694), a cargo de Juan Bayle, supone el reconocimiento de la nueva ciencia, pero su definitiva consagración se produce a raíz de la autorización de los estatutos de la Regia Sociedad de Medicina y otras Ciencias de Sevilla. Por eso y por influencia francesa, Felipe V trata de extenderla por todo el reino a través del sistema de academias e institutos de formación, pero en cuanto a la Universidad, el monarca no se atrevió a intervenir.

⁷ Es especialmente relevante la tarea emprendida por el Cuerpo de Ingenieros en la urbanización de las ciudades americanas, para ello, el lector que lo desee puede consultar CAPEL, H. ET ALII, *De Palas a Minerva*, Barcelona, 1988.

⁸ Quiero traer aquí el incidente de 1779, cuando Antonio de Ulloa, siendo Teniente General de la Armada, malogró una victoria segura por un experimento científico. Naturalmente fue acusado en Consejo de Guerra del que salió absuelto, pasando a ser, a partir de entonces Director General de la Armada. Sin llegar, a los extremos de este notable marino y apasionado científico, sí debemos tener muy presente su espíritu, donde se combinan ambas disciplinas en una forma de sentir su deber hacia sus semejantes y hacia su patria.

Nos encontramos en el ecuador del siglo, y Ensenada realiza la reforma de la Armada para adecuarla a los nuevos intereses de la Corona, profundizando todavía más en el espíritu científico. Al compás de la reforma se crean además la Academia de Ingenieros, la Academia de Matemáticas del Cuerpo de Artillería en Cádiz y en Barcelona (1750), la Academia de Guardias de Corps (1751), el Observatorio de Marina (1753) y la Sociedad Militar de Matemáticas (1757) en Madrid; y, finalmente, el Real Jardín Botánico, obra conjunta de José Hortega y José Quer, dedicado a los estudios florísticos, ligado institucionalmente al Protomedicato y a la Real Botica y destinado a desempeñar un singular protagonismo en la renovación farmacéutica y el control de las expediciones científicas ultramarinas.

Pero no será hasta 1777 cuando se inicien las exploraciones del mundo natural de las colonias con decisión; aunque ya se permite la incorporación de Pedro Loeffling, discípulo de Linneo -llegado a España para hacerse cargo del Real Jardín Botánico-, a la expedición dirigida por Iturriaga en Nueva Granada (1752-1756), destinada a medir los límites hispano-portugueses en la zona del Orinoco. De manera que, por una rocambolesca situación,⁹ la expedición de Iturriaga vuelve a combinar aspectos político-militares con los científicos, como había ocurrido con la hispano-francesa de La Condamine.

Naturalmente, será con Carlos III cuando la política científica ilustrada alcance su grado máximo de expansión: algunas instituciones científico-militares desaparecen, pero se crean otras como el Colegio de Artillería de Segovia (1762) de gran importancia para el posterior desarrollo de la Química o el Cuerpo de Ingenieros fundado en 1773 por el francés Gautier. Continúan estableciéndose Colegios de Cirugía de Barcelona (1760) y Madrid (1787); se inicia el proceso de reforma universitaria, plasmado en los proyectos de Mayans (1767), Olavide (1769) y en los nuevos planes de estudios de Valladolid, Salamanca, Alcalá de Henares (1771), Santiago (1772); Oviedo (1774); Granada (1776) y Valencia (1786). En cuanto a lo que nos incumbe, las expediciones científicas encuentran su momento de mayor pujanza. Corrían a cargo de la Secretaría de Estado, tenían su sede ejecutiva en la Secretaría de Marina e Indias (1754-1787). Esta estructura funcional permaneció hasta 1790, año en que una nueva reforma administrativa, atribuyó los asuntos relacionados con las Indias, según su índole, a cada una de las cinco Secretarías de Estado o ministerios existentes: Gracia y Justicia, Guerra, Marina, Hacienda y Estado. Pero las expediciones científicas en ningún caso eran tratadas por la Corona como asuntos ordinarios de gobierno y dependían directamente de Floridablanca, su gran mentor, con la asesoría científica de tres instituciones: el Real Jardín Botánico madrileño, el Real Gabinete de Historia Natural y la Real Botica.

Ciertamente, mientras don José Moñino gobernó la nave del reino, aglutinó, orquestó y propulsó cada uno de estos proyectos científicos sin

⁹ La cuestión fue la siguiente: la Corona invitó a Linneo a venir a España para hacerse cargo de la dirección del Real Jardín Botánico, pero el científico sueco hallábase en una edad para pocos trajines; por lo que determinó enviar a su discípulo Pedro Loeffling, quien fue recibido en Madrid con decepción. Su postura aquí se hacía insostenible a medida que pasaban los días, hasta que surgió la idea, que el sueco acogió inmediatamente, de incorporarse a la expedición de Iturriaga al Orinoco. Lo que no sabía el joven escandinavo es que encontraría la muerte en aquellas tierras venezolanas.

escatimar esfuerzos y recomendaciones; España, bajo el gobierno de Floridablanca vive la más esperanzadora expectativa de futuro para la ciencias. En el orden técnico-económico, tampoco podemos dejar de mencionar la fundación de las Sociedades Económicas de Amigos del País; la revolución industrial nos llamaba a la puerta y nos preparamos a toda máquina.

Como he dicho anteriormente, data de este período la puesta en marcha del grueso de las expediciones: la peruana y chilena de Ruiz y Pavón (1777-1788), la de José Celestino Mutis a Nueva Granada (1783-1808), la de Cuéllar a Filipinas (1786-1795), la de Sessé y Mociño a Nueva España (1787-1803) y la circunnavegación de las corbetas Descubierta y Atrevida (1789-1794) bajo el mando de Malaspina. La Armada contribuyó con notable mérito, imbuída del espíritu general de la época. Señalaremos que algunas de estas expediciones, como la de Malaspina o la de Mopox, fueron protagonizadas casi exclusivamente por marinos de guerra; además, varios de ellos recibieron formación botánica en el Real Jardín madrileño, por gusto particular o atraídos por la preferencia que el título de botánico otorgaba en las comisiones reales. Y para darnos cuenta del calado de la cuestión, recordemos que el Jardín Botánico de Cartagena de Indias pertenecía a la Armada.

Desde 1787 a 1792 fue obligatoria la asistencia a las clases del Real Jardín madrileño de médicos, cirujanos y boticarios, militares y civiles y, desde esa fecha, también de los farmacéuticos navales. En consonancia con esta medida, en el Colegio de Cirugía de Cádiz se impartía docencia botánica; por tanto, puede asegurarse que en todos los navíos de guerra había un técnico sanitario instruido en la ciencia de las plantas, cuya presencia, en ocasiones, se vería reforzada por la de algún oficial aficionado o titulado en Botánica.

Al comienzo del reinado de Carlos IV, se mantiene la inercia de sus predecesores en todos los campos científicos, y en la materia que nos ocupa debemos mencionar la creación del Depósito Hidrográfico (1792), la expedición de Mopox a Cuba (1796-1802), y otras menores, con fines eminentemente hidrográficos, así como la célebre de Humboldt y Bonpland (1799-1804), aprobada por la Corona, pero sin patrocinio directo del gobierno.

Sin embargo, a estas alturas del siglo, el mundo intelectual español había variado sensiblemente. La publicación del texto de Masson de Morvilliers en la *Encyclopédie Méthodique* había causado una polémica acerca de la ciencia española, protagonizada primero por Cavanilles y luego por Forner, protegido de Floridablanca; el rumbo seguido por la Ilustración en Francia había tornado a parte de nuestros ilustrados hacia el absolutismo más reaccionario, espantados y temerosos de los ecos radicales que se escuchaban allende los Pirineos. De modo que el programa común, el *despotismo ilustrado*, favorable a la modernización del Estado mediante el fortalecimiento de la Corona como poder absoluto y a la equiparación de nuestra estructura social, política y económica con Europa, comenzaba a mirarse como un fenómeno peligroso para la Monarquía y el orden establecido.

La Revolución Francesa es la gota que colmó el vaso de la tolerancia; Floridablanca, el gran propulsor de la ciencia y la economía, se tentó la ropa

asustado por los acontecimientos franceses, y rescató a la Inquisición para la defensa ideológica absolutista. Y aunque la política ilustrada de los primeros Borbones continúa su inercia formal, las condiciones intelectuales no son las óptimas para su desarrollo. En poco tiempo, será víctima de esta tensión la evolución científico-económica de España; especialmente sus mayores logros: las expediciones científicas a ultramar y las Sociedades Económicas de Amigos del País. Trafalgar y la Guerra de la Independencia se encargaron de dar al traste con el resto.

¿Qué debemos rescatar de esta crónica? En primer lugar, el espíritu que animó a Ulloa, a Jorge Juan, a Sessé, a Malaspina, Bustamante y tantos otros marinos de la Armada que participaron con voluntad decidida en estas expediciones científicas con la conciencia de que servían en primera instancia a su país y a su rey, y, en segunda instancia, a sus semejantes.

Y en segundo lugar, que un cuerpo como es la Armada, puede ayudarse y ayudar a la sociedad desplegando una actividad científica, que tendrá tanta validez en tiempos de guerra como de paz. Sabiendo, además, que la ciencia es el verdadero motor del progreso del hombre y que, tarde o temprano, los logros científicos se incorporan al devenir cotidiano de la sociedad. De manera que la recuperación de la conciencia de *la mar* pasa, a mi modo de ver, por una reactivación científica de los marinos; esto es, que los marinos vuelvan a involucrarse en la punta de lanza de nuestra investigación científica.

¿CÓMO?

Sin duda el reto es difícilísimo habida cuenta del grado de sofisticación que han alcanzado hoy las ciencias; sin embargo, no es imposible. Tengo para mí que la Armada podría encontrar un sistema flexible de colaborar con las instituciones científicas -como el CSIC o las Universidades, tanto españolas como extranjeras- para desarrollar programas de investigación conjunta; programas, naturalmente, donde *la mar*¹⁰ sea el objeto de investigación. Por supuesto, dichas investigaciones no tendrían por qué anular la posibilidad de emprender otras actividades científico-técnicas de más rápida aplicación social; esto es, planes y proyectos para el fomento, la mejora y la difusión social de la vida marinera; en definitiva, para la recuperación e instauración de la conciencia de *la mar*.

Y, en este momento especialmente, creo que se nos presenta una oportunidad extraordinaria para dar los primeros pasos y trazar el rumbo de lo que debe ser el "Centro de Pensamiento Naval", recientemente creado por la Armada en su Escuela de Guerra Naval.

¹⁰ Recuerdo al lector que la recuperación de la conciencia de *la mar* no ha de ser solamente elaborada en sofisticados laboratorios. Hoy, en las materias de salvamento y rescate, como en la conservación ecológica, se nos abre un amplio campo de trabajo para la investigación técnico-científica a corto plazo y de inmediata aplicación, y, tal actividad también es defender España, pero no de un enemigo armado convencional, sino de enemigos más sibilinos y contumaces, batallas donde la Armada no debe necesariamente por qué estar al margen, todo lo contrario, puede jugar un papel decisivo que la dote de un nuevo reconocimiento en la sociedad. Un reconocimiento del que gozó en la época ilustrada.

Se me antoja que este *centro* debe ser, sin lugar a duda alguna, el depositario y, a la vez, el reactivador del espíritu ilustrado en nuestra Armada; no en balde ilustración y pensamiento vienen a ser vocablos familiares, unidos por una misma palabra medular: razón.

Este es mi parecer, y esta es mi propuesta, que considero, por un lado, entroncada en nuestra, tantas veces apaleada, tradición y, por otro, acorde con la sociedad tecnológica hacia la que nos conducimos en este recién estrenado s.XXI; y la hago con el convencimiento de que la Armada tiene el deber histórico para con ella y para con la nación de intentarlo, y, también, consciente de que es un proyecto abierto a la crítica y las sugerencias, pues, ante todo, estas líneas son una provocación a los espíritus preocupados por la falta de conciencia que vive la sociedad española por *la mar* y por su Armada. Tratar de cambiar esta desidiosa actitud del español frente a los océanos, pasa por la anticipación de los hombres que somos conscientes de ello,¹¹ que, por tanto, tenemos el deber de avivar el ingenio para poner remedios eficaces y consecuentes a la situación. El éxito de esta empresa o de otras que se hagan con idéntica intención, ya es cuestión azarosa, y, muchas veces, producto de la ocasión, pero las fuerzas y el ánimo creo que debemos tenerlos dispuestos.

Para despedir estas líneas que quieren ser, sobre todo, semilla de meditación, no sin un ápice de esperanza, quisiera recoger unas palabras de Alejandro Malaspina escritas en Acapulco, en una carta dirigida al conde Grepí, de fecha 20 de diciembre de 1791, en plena expedición circunnavegadora, donde nos dice que el marino, el científico -que también se consideraba así- debe “*ser capaz de perder su amor propio, e incluso la vida, por el bien de sus semejantes*”. Válgannos como divisa y arrancada.

* * * * *

11 El autor de este artículo, aplicándose la actitud intelectual aquí preconizada, ha promovido recientemente la creación de la Fundación Pro Real Academia Española de la Mar, cuyo fin primordial, como su propio nombre indica, es animar a las autoridades a erigir una Academia que encabece la restitución de la conciencia marítima española. Naturalmente, en esta restauración, la Armada juega un papel fundamental, como ya lo juega en el seno de la Fundación, donde se están abriendo vías para que la Armada trabee nuevos y más sólidos lazos con la comunidad científica nacional y con la sociedad española en general, que serán los nudos imprescindibles para la recuperación de nuestra conciencia de la *mar*.

UN CÍRCULO MÁGICO

Francisco Javier Cortés Uría

Tratar con los hombres es un arte tan bello como tratar con los barcos. Tanto los unos como los otros viven en un elemento inestable, se hallan sometidos a sutiles y poderosas influencias y prefieren ver sus méritos apreciados, más que sus defectos descubiertos.

Joseph Conrad, El espejo del mar

LO QUE EL CÍRCULO ABARCA

A los no baqueteados por la práctica nos resulta muy difícil calibrar la verdadera complejidad de lo orgánico. La resolución de los problemas orgánicos no se puede llevar a cabo culminando etapas que, constituyéndose en soporte de nuevos logros, se dejan atrás como los peldaños de una escalera; se hace necesario proceder en círculos, manteniendo a la vista lo ya tratado, pues todas las materias se interpenetran de tal manera que los diversos círculos con los que se procura abarcarlas aparecen ineludiblemente entrelazados.

Son muchos los miembros de la Armada que conocen esta realidad debido a su implicación en el proceso de reorganización en curso, que directivas, instrucciones y publicaciones doctrinales, impulsan y difunden. Varios de estos documentos relativos a la Doctrina de la Armada y al Pensamiento Naval dibujan ahora nuevos trazos de un círculo esencial para la organización, que tiene mucho que ver con la definición de su propia identidad y su manera característica de hacer las cosas.

Las líneas que siguen se escriben como colaboración con estas nuevas singladuras del Pensamiento Naval. El autor, mero espectador de la partida, traslada una reflexión personal, resultado del análisis de las publicaciones al final citadas desde el punto de vista de la Teoría de la Organización. El trabajo, que no tiene vocación de integridad, se limita a discurrir por algunos conceptos relacionados: estrategia organizativa, doctrina y cultura que, dada su amplitud, toleran la aportación de enfoques complementarios que ayuden a descubrir el centro del círculo mágico que sea capaz de articularlos.

Como una de las ventajas de moverse en círculo es que no resulta relevante el punto por donde uno empieza, podemos entrar en materia sin mayor justificación.

DOCTRINA

La importancia de la doctrina radica en el hecho de que es, fundamentalmente, un elemento básico de coordinación en el más elevado significado de esta palabra, en su acepción de principio orgánico fundamental, el primero de todos según los tratadistas clásicos. Así lo entiende la Armada al enunciar en la Directiva de Organización 001/00 del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA): *“Doctrina es la base común que fundamenta las decisiones en la Armada. Será única, conocida y estará arraigada en todos los miembros de la Armada como elemento de cohesión”*.

Este breve párrafo pone de manifiesto dos condiciones *sine qua non* de la doctrina eficaz: por una parte, la unidad del cuerpo doctrinal desde el más elevado principio a la más nimia regla de manejo de un equipo o de formato de un documento; por otra, el necesario adoctrinamiento de todos los miembros de la organización. Son dos cuestiones de enorme relevancia, en las que, sin embargo, no nos vamos a detener, pasando directamente a un aspecto del enfoque macroorganizativo que ambas postulan: cómo actúa la doctrina en la organización para añadir valor al sistema de toma de decisiones. Es ésta una cuestión que, aunque conocida, el discurrir de la vida cotidiana hace caer en ocasiones bajo la jurisdicción del conocido proverbio germano, siendo el caso que los numerosos y poblados árboles de las publicaciones doctrinales nos impiden ver en su totalidad el prodigioso bosque de la doctrina.

Gran parte de las actividades que se realizan en la Armada deben responder a pautas sistemáticas de eficacia comprobada, que la doctrina regula bajo la forma de procedimientos normalizados administrativos, tácticos o de cualquier otra naturaleza, casi siempre recogidos en documentos escritos. Pero hay otras que se realizan en situaciones que no se pueden prever, por lo que no cabe ajustar a modelo alguno las posibles respuestas, decisiones, para asegurar que se orientan a los objetivos de la organización. Es precisamente en estas circunstancias cuando la doctrina, insustituible, adquiere su máximo valor. Pero también cuando se manifiesta de manera menos visible, pues lo hace entonces bajo forma difusa y variable, resultado de una mezcla de elementos diversos: principios, valores, tradiciones, ejemplos y experiencias. Puede haber algún caso en que la decisión se sustente en la aplicación elemental de un principio básico, pero lo normal es que se requiera una exquisita mixtura acomodada al caso concreto, una fórmula magistral que, como por arte de magia, proporciona los criterios necesarios para basar la decisión.

Lo que interesa destacar es el hecho de que el verdadero valor de la doctrina radica en ese *“valor criteriológico que expone una manera de pensar que hace posible la unidad de propósito en los varios órganos”*, según expresión de un viejo texto de la Escuela de Guerra Naval (EGN). Esta realidad se pone de manifiesto, bien que con otras palabras, en las recientes publicaciones cuando se afirma que la doctrina *“sirve como guía común para conseguir la unidad de pensamiento que debe presidir la actuación de los componentes de la Armada a todos los niveles”*; y también más adelante

cuando se dice que *“esta unidad de pensamiento debe dar coherencia a todas las decisiones que se toman en la Armada, y orienta la actividad de toda la organización hacia el cumplimiento efectivo de los objetivos que tiene encomendados”*.

Ocurre, no obstante, que la expresión utilizada, *“unidad de pensamiento”*, puede conducir a un concepto equivocado de la doctrina, si se interpreta de manera estricta. Porque, para ser eficaz, la toma de decisiones no puede basarse en una uniformidad de pensamiento, que condicionaría las soluciones mediante una indeseable limitación de la capacidad intelectual de las personas. El pensamiento es siempre creación y, por tanto, ha de ser totalmente libre en su actividad. En realidad, pensamiento y unidad son términos antitéticos. Lo que la doctrina proporciona es una comunidad, unidad si se quiere, de criterio que resulta de inestimable utilidad a la hora de pensar, llegado el momento de proceder mediante juicios sintéticos para crear soluciones y establecer prioridades entre ellas. Ésta es la forma en que la doctrina proporciona esa base común, garantía de que la actuación de las personas de la organización se orienta a sus fines, es aquí donde radica el valor añadido de la Doctrina de la Armada.

Por eso no ha de caerse en una interpretación simplista de la doctrina como algo que se puede despachar con unas cuantas publicaciones. Porque: ¿en qué texto encuentra un comandante la clave para decidir si cambia su misión ante una circunstancia extraordinaria?, ¿sigue algún procedimiento previsto el contramaestre experimentado que enseña secretos marineros con lealtad y delicadeza a un comandante neófito?. Hay doctrina no escrita, sencillamente porque no puede escribirse a la descriptiva manera; los textos sólo pueden insinuarla, pero está ahí, permanece en estado latente en la organización y debe descubrirse en cada circunstancia. Volviendo al adagio de más arriba, cabe concebir esa manifestación mágica como los descubrimientos concretos que en cada circunstancia se hacen de la realidad del bosque. Pero, atención, el bosque en su conjunto y todas las especies que lo forman están sujetos a la acción de guardas y propietarios de acuerdo con sus intereses. Talas y repoblaciones son imprescindibles para la salud del bosque y para la obtención de beneficios.

Queda por considerar un último aspecto del enunciado con el que abríamos este apartado: la doctrina como elemento de cohesión, pero conviene a la exposición que pasemos a hacerlo bajo otro enfoque: el de la cultura.

CULTURA

El concepto de cultura organizativa, sobre el que no existe acuerdo general, refiere la manera de entender la pertenencia a una organización y el trabajo que en ella se realiza. Se reconoce generalmente la existencia de diferentes niveles de la cultura. La interpretación de E.H. Shein nos habla de dos niveles: el primero consistente en los lenguajes, símbolos, banderas, ceremoniales, formas de vestir y otros elementos que de manera visible

diferencian a la organización de otras; y un segundo nivel, soporte del anterior, basado en los valores y creencias compartidos por las personas.

Es concepto que no se recoge en nuestras publicaciones doctrinales bajo el término cultura, pese a ser éste muy utilizado en los últimos lustros por los tratadistas de la Teoría de la Organización, cuyo interés generalizado por el sistema cultural de las organizaciones se basa en los beneficios que para la empresa tiene un sistema cultural adecuado. Para B. Hodge *“es una fuerza que orienta y dirige el comportamiento de los miembros de la organización, de forma que crea consistencia y predictibilidad en la organización”*; E. Bueno lo expresa diciendo que *“integra los comportamientos de las personas hacia los objetivos y proyectos de la organización”*.

Qué duda cabe de que todo esto nada tiene de nuevo en el ámbito de las organizaciones militares. La Armada, para ser eficaz, siempre ha precisado de determinados valores y creencias, que se han venido recogiendo en publicaciones doctrinales, entre otras en las Reales Ordenanzas de la Armada que se proclaman, precisamente, como código de doctrina naval. Puede parecer, por tanto, que este enfoque de la cultura no aporta nada nuevo. Sin embargo, abordar las creencias y valores de la organización también desde el punto de vista cultural tiene la ventaja de conducir directamente a la consideración de aspectos esenciales que, de otra manera, pueden pasarse por alto o tratarse sin el punto de vista global que requieren.

Uno de ellos es la consideración de la realidad sociológica de la Armada tras la profesionalización. La explotación eficaz del modelo legal requiere del diseño de un sistema cultural adecuado a las necesidades de la organización, el que sea, desde una única cultura extensa a la convivencia de culturas diferentes dentro de la propia Armada. Lo que ninguna organización puede resistir mucho tiempo es un desajuste importante de la cultura oficial con la realidad. La situación se agrava si ese apartamiento viene impuesto en una situación de debilidad coyuntural de la propia organización. Los cambios de cultura de abajo a arriba son deseables y se estiman un buen complemento de los de arriba a abajo, siempre y cuando contribuyan a la consecución de los objetivos. En caso contrario, será preciso actuar en el sistema cultural para evitar una rotura de la cohesión que se tarda muchos años en recuperar.

Otro aspecto es el de la imagen de la Armada en la sociedad española, en la que tanto tiene que ver ese primer nivel de la cultura organizativa. Para hacer esa imagen atractiva habrá que asegurar la armonización de nuestra cultura con la sociedad actual. Esto no quiere decir que nuestro sistema cultural deba parecerse al que se estila en otras organizaciones del entorno. Muy al contrario, se trata de diseñar en armonía, pero con el objeto fundamental de destacar lo que es único en la identidad de la Armada que, siendo motivo de legítimo orgullo para los de dentro, puede resultar atractivo para los de fuera. Todas las organizaciones ponen especial énfasis en cuidar sus señas de identidad, elemento clave cuando las empresas viven situaciones difíciles en las que juegan un importante papel las personas de la organización que, en expresión orteguiana, viven en sus creencias.

En el mundo empresarial los cambios culturales tienen mucho que ver con los dirigentes, en muchos casos con el fundador de la empresa que es el que bautiza con un sistema de valores a las personas de su organización. En otras organizaciones, como es el caso de la Armada, el origen de esos elementos culturales en los dos niveles mencionados es mucho más complejo. El devenir histórico, la sociedad y el medio marítimo tienen mucho peso, qué duda cabe, pero la clave está en darse cuenta de que también sus líderes pueden y deben influir en el sistema de cultura mediante un apropiado adoctrinamiento, adecuando el sistema cultural a las necesidades del momento histórico. Debe considerarse, en suma, al diseñar la estrategia de la organización.

ESTRATEGIA ORGANIZATIVA

La estrategia formulada por la alta dirección determina en cada momento lo que la organización debe hacer para alcanzar sus objetivos. Las políticas, directrices y líneas de acción en las que se recoge soportan el continuo proceso de guía de todas las actividades y aspectos de la organización, y también los relativos a doctrina y cultura.

La actual estrategia organizativa de la Armada ha establecido un sistema descentralizado de generación y sanción de la Doctrina, que reserva para el órgano de mando del AJEMA su desarrollo en un primer nivel, que se ha dado en llamar conceptual, de *“la doctrina de carácter estratégico-operativo y logístico, tanto en el aspecto de personal como en el de material y aquellos procedimientos que sean de aplicación general para toda la Armada”*. Debemos considerar aquí incluidos los aspectos relativos a la cultura organizativa que, como ya se ha observado, no tienen un tratamiento específico en estas publicaciones.

Por otra parte, y en proceso formalmente separado, se encarga a la Escuela de Guerra Naval la generación del Pensamiento Naval entendido como aquel que *“recoge el conjunto de ideas, opiniones y juicios que tiene la Armada sobre los temas que le afectan”*. Estas ideas deben producirse en el seno de diversos foros abiertos a ámbitos ajenos a la propia organización y, a diferencia de la doctrina, se dice, *“de manera libre, sin estar asociada a la acción de Mando de una Autoridad”*. Además, la norma establece que las ideas generadas por el Pensamiento Naval *“ocasionalmente pueden evolucionar en Doctrina”*, razón por la que, se afirma, *“el Pensamiento Naval ha de tener como referente a la Doctrina de la Armada”*.

Cabe inferir, por tanto, que el Pensamiento Naval, lejos de concebirse como un catálogo de ideas oficiales, sancionadas, de la Armada, se constituye como elemento generador de las ideas que miembros de la Armada o personas ajenas a ella tienen sobre asuntos que son relevantes para la organización. Finalizado el proceso de creación, estas ideas, que irremediablemente siguen el destino de todas las de su especie, son ya conocimiento que, a juicio del AJEMA, podrán convertirse en doctrina, modificar la cultura de la organización

o, simplemente, incorporarse al proceso de gestión del conocimiento que se establezca.

De esta manera, la separación del Pensamiento Naval del proceso de generación de la Doctrina es más bien puramente formal, siendo la realidad orgánica que la EGN comparte con el EMA (Estado Mayor de la Armada) la labor de apoyo a la decisión del AJEMA en asuntos relativos al más alto nivel de la Doctrina. En estas condiciones, y dada la capacidad de relación con el entorno y con la organización de la que se dota a la EGN, este centro se encuentra en una situación de privilegio para facilitar la generación de ideas sobre el sistema cultural de la Armada. No obstante, tanto para este asunto como para cualquier otro, será indispensable arbitrar los mecanismos que aseguren esas relaciones y, lo que es todavía más importante, conseguir interesar a los componentes de la Armada en esta actividad.

Por poco pragmático que se sea, no pueden cerrarse estos párrafos dedicados a la estrategia organizativa sin una referencia a las grandes dificultades que encierran los cambios doctrinales y culturales, de más entidad que las que presentan los puramente estructurales. La inercia orgánica es mayor, porque se trata de reformas en la manera que tienen de entender su trabajo y el ser mismo de la organización todas las personas, líderes incluidos. Esto hace que se acentúe la conocida paradoja del líder del cambio, tan manida en las revistas especializadas: el cambio ha de ser conducido por unos directivos que han alcanzado su puesto, entre otros méritos, en función de su integración en un sistema cultural que ahora han de estar dispuestos a romper, reemplazando, quizá, creencias que han presidido toda su carrera.

EL CENTRO DEL CÍRCULO

Puesto que la estrategia que ha de dibujar el círculo, articulando doctrina, cultura y otros elementos, la diseñan personas que actúan adoctrinadas, con unos valores y creencias culturales concretos, existe la posibilidad de moverse en un círculo vicioso. La clave para evitar este riesgo y convertir el círculo en mágico no es otra que la incorporación de ideas nuevas. El prodigio sólo se produce cuando la organización es capaz de articular convenientemente el pensar de sus miembros.

De esta manera, aunque algunas realidades de la Armada de hoy puedan ofrecer un panorama poco alentador, hay razones para el optimismo, porque la Armada se está dotando de renovados mecanismos para encauzar la generación de ideas. Sólo se precisa que en todo momento se interprete esa actividad de pensamiento en clave creativa y no en mera acumulación mimética de conocimiento. Dijolo Eugenio d'Ors: *“el secreto de todo está en que el pensamiento sobrepasa el conocimiento que lo sostiene”*.

Aunque quizá haya también que estimar en algo la opinión de Conrad y considerar que en nuestro negocio, que lo es de barcos, hombres y armas, ha de acompañarse la aproximación científica con algo de arte.

* * * * *

BIBLIOGRAFÍA

EMA-COMESAR. *Adenda 01 a la Instrucción de Organización C-001/2000 – Trabajos reorganización del EMA y Generación de Doctrina-*

EMA-COMESAR. *Instrucción de Organización 306/2000 del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada: “La Escuela de Guerra Naval”*

Bueno Campos, Eduardo. *Organización de empresas*. Madrid, EDICIONES PIRÁMIDE S.A., 1997.

Hodge B. y otros autores. *Teoría de la Organización. Un enfoque estratégico*. Madrid, PRENTICE HALL, 1999.

LAS CIENCIAS EN LAS FUERZAS ARMADAS

Rafael Boloix Carlos-Roca

Los avances de que hoy día disponemos y disfrutamos se deben al continuo esfuerzo que la humanidad, a lo largo de la historia, ha dedicado a la Ciencia: "*conocimiento cierto de las cosas por sus principios y causas*" (Diccionario de la RAE). A partir de este conocimiento se han desarrollado las técnicas y procedimientos de producción de los numerosos y diversos medios que hacen la vida cada vez más fácil y cómoda.

Durante siglos se ha soñado con encontrar la piedra filosofal, pues aquél que la poseyera sería el hombre más poderoso del mundo, tendría todas las riquezas inimaginables y, riqueza es sinónimo de poder. Es hora de darse cuenta de que la piedra filosofal no es más que el conocimiento científico. Dominado éste, en su más amplio espectro, se dominará el mundo, se tendrá el poder.

La técnica, por su parte, no es más que el adecuado empleo y utilización de los procedimientos y conocimientos que la ciencia facilita. Aún siendo muy importante está subordinada a la ciencia. Piénsese que siempre se habla de investigación y desarrollo y no de lo contrario. Es necesario, en primer lugar, el *conocimiento cierto de las cosas por sus principios y causas* – la **investigación** - y luego, seguidamente, basado en estos conocimientos, efectuar su *aplicación* – **desarrollo** -.

LAS FUERZAS ARMADAS DE HOY DÍA

Las Fuerzas Armadas (FAS) constituyen el instrumento de la "razón última de los estados." Podría pensarse, y así parece, que no son más que un conglomerado de hombres y medios puestos a disposición del estado para llevar a cabo la misión encomendada. Nada más lejos de ello, los ejércitos constituyen un genuino ser vivo: Lo material son los hombres que los forman y las máquinas que les están asociadas para el desarrollo de sus misiones; el espíritu, que les da vida, es la inteligencia y voluntad de esos hombres y el correcto conocimiento del fin para el que existen.

Ser vivo extremadamente complejo en el que deben existir, y existen, diversas divisiones orgánicas o sistemas que, en su conjunto y a través de la adecuada coordinación, permiten el correcto funcionamiento del todo.

Parafraseando a Ortega y Gasset podemos decir que las FAS son "ellas y sus circunstancias". Por ello no es de extrañar la rápida evolución que han sufrido en los últimos años pues las circunstancias, de todos es bien conocido, lo han obligado.

Desde los principios de la década de los noventa asistimos a una rapidísima evolución de los acontecimientos que han condicionado notablemente la actuación de las FAS en los conflictos modernos. Las relaciones internacionales han evolucionado vertiginosamente y no sólo han configurado un nuevo mundo sino que han roto totalmente las estructuras y conceptos que condicionaban a los ejércitos. La evolución del pensamiento social, la influencia de la opinión pública, la rapidez e impacto de los medios de comunicación han hecho, en fin, que los conflictos militares hayan de resolverse con el menor número de bajas posibles, tanto propias como del oponente, evitando en lo posible todo daño colateral.

Conviene recordar aquí, que este concepto, de apariencia novedosa y humanitaria, la Armada lo ha mantenido y defendido dando ejemplo de ello en numerosas ocasiones a lo largo de la historia. Basta con leer con algo de detenimiento la "Armada Española" de Fernández Duro. En ella se puede ver que junto al espíritu belicoso, exigible en todo momento de un combate, convive el caballeroso y humanitario que hace finalizar la acción con la pura y llana rendición del contrario, suministrando seguidamente cuanto auxilio fuese necesario. Este espíritu, extensible a todas las FAS, queda maravillosamente reflejado en el famoso cuadro de Velázquez "La rendición de Breda".

Los avances tecnológicos han propiciado la utilización y empleo de elementos altamente sofisticados que permiten disponer de una enorme capacidad de información y respuesta. Los medios de información nos han presentado en nuestra casa, una visión directa de operaciones militares con apariencia de "operación quirúrgica" más que militar. Información facilitada de las operaciones militares, que aún siendo en gran medida cierta, no deja de ser engañosa en cuanto que ni todas son así ni, desgraciadamente, en la mayoría de los casos podrían desarrollarse de tal forma.

El fin de la "Guerra Fría" ha marcado un antes y un después en el desarrollo de los conflictos bélicos. La forma de actuación en dichos conflictos ha quedado totalmente desbordada y suplantada por nuevos conceptos y formas de "combatir", viéndose las Fuerzas Armadas incluso necesitadas de ingeniar rebuscados títulos que traten de enmarcar las nuevas formas de actuación. La desaparición del equilibrio de poder ("Balance of Power"), que presidió las relaciones internacionales durante medio siglo, el auge de las organizaciones internacionales y los compromisos contraídos con ellas, la inestable situación que se observa en ciertas zonas sensibles del planeta, y el elevado estado de bienestar de Occidente, son algunos de los factores que han hecho que las actuaciones de los ejércitos se enmarquen, ahora, en lo que se ha dado en denominar MOOTW ("Military Operations Other Than War").

LA CIENCIA PROVOCA EL FÍN DE LA GUERRA FRÍA

Si analizamos con un poco de detenimiento las razones que han dado paso a esta situación podemos llegar a la conclusión final de que el fin de la "Guerra Fría", la desaparición de ese equilibrio de poder, tiene un enorme componente de carácter científico y tecnológico.

El día 4 de octubre de 1957 el mundo se conmocionó con la sorprendente noticia de que los soviéticos habían lanzado al espacio un satélite artificial, el Sputnik 1, que orbitaba alrededor de la Tierra.

Como es de imaginar, los soviéticos, junto a la fácil disposición de informar de su hazaña, fueron extremadamente reacios a dar información técnica sobre el satélite y sus datos orbitales. Así que, en el mundo occidental, aún cuando se hicieron múltiples esfuerzos para intentar localizar y seguir al satélite, no se logró en todo el tiempo de su vida, 92 días. Por el contrario, fue relativamente fácil detectar y efectuar el seguimiento de la última etapa del cohete impulsor, objeto de gran tamaño fácilmente visible a simple vista. Su ignición al entrar en la atmósfera, fue visible como un meteorito. Los cálculos indicaban que esta etapa, de aproximadamente 4 toneladas, había caído en Alaska, territorio americano, y era una comprobación clara de que la URSS tenía capacidad de poner en territorio americano una carga lanzada desde territorio soviético y, por lo tanto, tenía poder ofensivo suficientemente preocupante para los americanos.

La reacción del pueblo americano ante este acontecimiento fue una extraña mezcla de preocupación, admiración y miedo, realzado por el hecho de que no habían sido avisados previamente. Incluso parte del pueblo americano se mostraba incrédulo y no admitía semejante hecho; para ellos era imposible que la URSS hubiese podido hacer algo que los Estados Unidos no podían.

Por si esto fuese poco, el 3 de noviembre de ese mismo año, la URSS efectuó el lanzamiento del Sputnik 2, su segundo satélite. En este caso transportaba detectores de rayos cósmicos, rayos X y ultravioleta y, además, un perro, Laika, que falleció tras unas 100 horas de vuelo espacial. Este satélite fue fácilmente observable pues, en realidad, no se separó la última etapa del cohete y constituía un gran objeto de aproximadamente 26 m de longitud y de algo más de 4 toneladas.

Hasta el inicio de la era espacial, el principal escudo defensivo del mundo libre frente a la expansión comunista, era la preeminencia de la tecnología aeronáutica y nuclear de los Estados Unidos. Esta preeminencia era el elemento fundamental de los diversos tratados de mutua defensa firmados por los Estados Unidos con diversos países no comunistas. Con el nacimiento de la era espacial, en la que la Unión Soviética adquirió la posición de líder y demostró que tenía poder suficiente para situar cabezas nucleares a distancias intercontinentales, se invirtió esta situación de preeminencia. Esta

circunstancia condicionó grandemente la actividad investigadora de los Estados Unidos en el campo espacial. Necesitaba, por todos los medios, recuperar su situación de primera potencia mundial.

Comienza la carrera espacial, que se inicia con clara ventaja soviética. El primer vehículo espacial que llegó al suelo lunar, estrellándose en él, fue el Lunik II (lanzado el 12 septiembre 1959). El Lunik III (lanzado el 4 octubre del mismo año) fue colocado en órbita lunar y durante 40 minutos transmitió las primeras fotografías de la cara oculta de la Luna. El día 12 de abril de 1961, la URSS nuevamente alcanza otro gran éxito: Yuri Gagarin, a bordo del Vostok I, es el primer hombre que efectúa un viaje espacial y realiza una órbita terrestre de 108 minutos de duración en un satélite de 4725 Kg.

La propaganda comunista se encargó de caldear el ambiente. El presidente Nikita Khrushchev en la conversación telefónica con Gagarin, tras su regreso a la Tierra y que, por supuesto, fue retransmitida al mundo entero, dijo: *"Dejemos que los países capitalistas comprueben lo que es nuestra nación... esto que ha sucedido no es más que una demostración del genio del pueblo soviético y de la fuerza del socialismo"*.

La propaganda soviética explotó este éxito de la astronáutica rusa centrandó su campaña en tres direcciones:

1. El vuelo de Gagarin es una evidencia de las virtudes de la "victoria socialista".
2. El vuelo es una clara evidencia de la total superioridad de la Unión Soviética en todos los aspectos de la ciencia y de la tecnología.
3. La Unión Soviética, a pesar de su completa superioridad que podría aplicarla al campo militar, quiere la paz mundial y el desarme general.

La reacción, a todos los niveles, que estos acontecimientos provocaron en el pueblo americano puede resumirse así:

Ha sido herido, en lo más hondo, el orgullo nacional por el enemigo más temido y despreciado.

Es necesario actuar con prontitud, eficacia y contundencia para reducir rápidamente la ventaja que tienen los soviéticos y superarlos, o quedaremos a su merced.

En este estado de cosas los Estados Unidos seguían adelante, ahora con más energía, con sus investigaciones de cohetes espaciales. La NASA (National Aeronautics and Space Administration), creada en octubre de 1958, trabajaba intensamente en el desarrollo de un vehículo que pudiese ser tripulado y pudiese poner, con seguridad, un hombre en el espacio. Nace el proyecto Mercury que alcanza su primer éxito, empañado por los avances soviéticos, con el lanzamiento, el día 31 de enero de 1961 mediante el cohete "Mercury – Redstone 2", del chimpancé Ham, en un tiro puramente balístico.

La cápsula fue recuperada en la mar con el chimpancé en perfecto estado. El 5 de mayo de 1961, en un vuelo balístico llevado a cabo en el satélite Libertad 7, Alan Shepard, se convierte en el primer americano lanzado al espacio.

La situación de ventaja soviética y los satisfactorios resultados alcanzados en el proyecto Mercury dan pie a la gran decisión adoptada por el presidente Kennedy: *"Fly man to the Moon in this decade"*.

El 25 de mayo de 1961, el presidente Kennedy en un discurso dirigido al Congreso y a la Nación dijo: *"... Creo que esta nación debe confiar en sí misma para alcanzar, antes de que finalice esta década, esta meta: Alunizar con un hombre en la Luna y traerlo de regreso a la Tierra sano y salvo. Ningún proyecto espacial en este período será más impresionante para la humanidad, ni más importante en la exploración a larga distancia del espacio; y, ninguno será más difícil y costoso de realizar"*.

Esta decisión se plasmó en el desarrollo del programa Apolo. Su objetivo era claro: Llevar un hombre a la Luna y regresarlo a la Tierra sano y salvo.

Este proyecto, extremadamente ambicioso, esfuerzo científico global jamás repetido, interpretado aún por muchos como auténtico derroche, dió lugar a ríos de conocimientos y desarrollos tecnológicos que en gran medida son la base de los adelantos técnicos que hoy día disfrutamos y, lo que es más importante, a una carrera desenfundada entre ambos bloques en el afán de mantenimiento del predominio. Carrera alimentada con ingentes esfuerzos económicos que llevaron a la Unión Soviética a la situación límite y ruptura total que hoy conocemos.

El fin aparentemente último del proyecto, anunciado por Kennedy en 1961, era poner un hombre en la Luna demostrando al mundo entero la capacidad americana y, al mismo tiempo, recuperar para su pueblo el orgullo perdido; el fin real no fue otro que recuperar el dominio global perdido. La historia reciente nos hace ver que a través del dominio de la ciencia y su aplicación tecnológica llegaron al fin último del proyecto: el dominio global.

Cuando se habla de la carrera espacial y los avances técnicos que ella ha reportado, casi de inmediato se siente uno inclinado a pensar que su aplicación siempre ha sido meramente militar. Craso error; alguna parte de estos desarrollos, efectivamente, han sido de aplicación directa en la industria armamentística, pero la inmensa mayoría son de utilización y disfrute diario para beneficio de todos. El necesario desarrollo de la teledetección para el correcto y preciso seguimiento de los cohetes, ha dado paso a los satélites que nos mantienen continuamente informados de las evoluciones de la meteorología, los sistemas de seguridad marítimos, el estudio de las corrientes marinas, etc. La tecnología de los materiales nos ha proporcionado desde las vitrocerámicas hasta el teflón que recubren las sartenes y planchas, pasando por las aleaciones especiales más ligeras y resistentes con las que se elaboran numerosos artículos de uso diario. Podemos decir, sin riesgo a

equivocarnos, que la carrera espacial ha sido el motor impulsor del mundo hacia el futuro.

La Armada no ha sido ajena a ello. Conviene recordar que en enero de 1958, tres meses después del lanzamiento del Sputnik I, en el Real Instituto y Observatorio de la Armada entró en funcionamiento la primera estación de Europa de seguimiento de satélites. Esta estación, puramente óptica, que permitía situar satélites con una incertidumbre de 14 metros, ha seguido trabajando desde entonces, evolucionando hacia las técnicas Láser y, en la actualidad, tras años de investigación y desarrollo, esta estación única de este tipo en España, sitúa a los satélites con incertidumbres del orden de los 2 centímetros.

NECESIDAD DE LA CIENCIA EN LAS FAS.

Intentar establecer la necesidad de la ciencia en las FAS es algo intuitivamente obvio. Señalar las ramas científicas y con qué intensidad y profundidad son necesarias es, como mínimo atrevido, pues numerosos y diversos son los campos en los que las FAS actúan, múltiples son los instrumentos que utilizan y éstos están basados en diferentes y variadas ramas del saber, complejas son las operaciones y misiones que llevan a cabo y su propia estructura y funcionamiento requiere el conocimiento de muy diversos campos.

Podrá decirse que el militar debe ser un técnico conocedor de las herramientas que tiene a su disposición, y es cierto. Es más, no sólo debe ser un técnico, debe ser un magnífico técnico, el mejor, un verdadero artista, pues al fin y a la postre la seguridad del pueblo descansa en él. Pero el ser un muy buen técnico, incluso un artista, no lo es todo. Con ello lo que se garantiza es que se dispondrá de un ejército capaz de utilizar, con perfección, los medios puestos a su alcance, que sabrá mantenerlos a punto y repararlos cuando sea necesario. Puede que, incluso, disponga de los mejores medios que en su clase existan en el mercado, pero todo ello no significa más que saber que disponemos de una máquina que funciona correctamente. Es necesario que, junto con todo ello, se tenga una idea muy clara en todo momento de cuál es su fin, la razón y objeto de su existencia y utilización.

Frecuentemente, en los últimos años, se suele hablar de las Fuerzas Armadas como si de una empresa se tratara. Puede que en algunos aspectos concretos y en determinadas circunstancias así se pueda considerar. En todo caso es una empresa muy particular. No es una empresa estatal de seguridad, aún cuando podríamos erróneamente calificarla así. Tampoco es una institución humanitaria aún cuando, en la actualidad, con relativa frecuencia, realice labores próximas a este tipo de instituciones y, en algunos ocasiones, se pretenda a los niveles pertinentes hacer que así parezca.

Las FAS, se quiera o no, constituyen una fuerza, una garantía de seguridad de los estados basada precisamente en su capacidad de golpear y

dañar a quien, dejando a un lado los procedimientos democráticos y de política de diálogo y negociación, pretenda imponer por la fuerza su voluntad.

El lema "Dar primero, dar fuerte y seguir dando" debe prevalecer en los ejércitos por encima de todo. Pero este esquemático concepto, que puede ser aplicado a cualquiera cuya única capacidad de actuación sea la fuerza bruta, no es más que una parte de la cuestión y ésta, por sí sola, no conducirá la mayoría de las veces al éxito. Es necesario que esa fuerza esté acompañada de la técnica necesaria para su adecuada utilización y, lo que es más importante, del conocimiento claro del cuándo, cómo y dónde aplicarla en cada momento.

Toda operación de las FAS se contempla hoy día desde la óptica de Operaciones de Paz (Peace Keeping, Peace Making, Peace Enforcing, etc.). En este nuevo contexto adquiere una especial importancia el conocimiento profundo de todos los aspectos relativos a la Gestión de Crisis, incluyendo el "end state" o situación final –social, económica, política y militar- deseada en el escenario de actuación. Por ello, además del conocimiento técnico necesario para el empleo eficaz de las armas, hoy más que nunca, es más importante (sobre todo en los órganos de decisión) el conocimiento claro del por qué y para qué de la misión encomendada. El uso indebido de cualquier sistema de armas, o incluso una actitud improcedente por parte de una unidad militar puede provocar una escalada indeseada en cualquier situación de crisis, con el riesgo de desembocar en la ruptura de hostilidades, cuando ésta es normalmente el objetivo a evitar.

No en vano se ha conformado toda una teoría sobre el concepto de Crisis en el ámbito militar, y se han escrito numerosos artículos sobre lo mismo que, en la Armada, denominamos "Maniobra de Crisis". Igualmente se concluyó la necesidad de dictar unas normas de comportamiento que permitiesen al poder político controlar los márgenes de acción de las FAS. Las Reglas de Enfrentamiento, las famosas ROE (Rules of Engagement), constituyen el centro de atención de todo ejercicio u operación militar actual. Hoy en día es impensable tomar parte en una acción militar sin tener una idea absolutamente clara del fin de nuestra misión y del deseo e intenciones del superior. De no actuar así, llevados de un irracional ímpetu guerrero, se corre el riesgo de provocar el efecto contrario al deseado y de extender un conflicto más allá de los límites que se pretendían acotar en un principio.

La preposición PARA contenida en el enunciado de toda MISION, nexo de unión entre el Cometido asignado y la Finalidad Superior, pasa por lo tanto a adquirir en la actualidad capital importancia. Esta Finalidad Superior, que nunca se ha de perder de vista, deberá guiar toda actuación, sustentada periódicamente con normas o guías políticas en forma de "Political Policy Indicators" (PPI), mediante las cuales el más alto poder político fije sus intenciones a grandes rasgos.

En definitiva, los ejércitos, aparente conglomerado de hombres y máquinas, ser vivo inteligente, nacido para el ejercicio de la fuerza tanto en la defensa como en el ataque, debe estar en continua preparación y ejercitando

sus capacidades al igual que un deportista de élite. Como éste, debe tener muy claro el fin de sus continuos esfuerzos y sacrificios con una férrea convicción de que puede lograr el objetivo para el que derrocha esfuerzo y dedicación y, como él, analizar cada uno de los factores que intervienen o afectan de forma positiva o negativa en el progreso de sus resultados, adoptando nuevas técnicas, estudiando todos y cada uno de los movimientos, actuando sobre todas y cada una de las fibras de su cuerpo que le permitan mejorar sus resultados.

LA PREPARACIÓN DEL PERSONAL DE LAS FAS.

Los ejércitos forman y seleccionan a sus oficiales en las distintas ramas del arte militar, dedicando esfuerzo y dinero en la mejora de sus medios y en investigación y desarrollo con el fin último de ser más eficaces. La rentabilidad no es precisamente un factor fácil de analizar en ellos. Se puede argumentar, de forma simplista, que las FAS serán tanto más rentables cuanto menos necesarias hayan sido. Pero al mismo tiempo, y por ello, se puede aducir que han constituido todo un derroche inútil por cuanto no han servido para nada.

Analicemos el problema desde otro punto de vista. Si se desea un ejército eficaz, éste deberá estar adecuadamente preparado y será necesario dotarle de los medios más eficaces. Esto requiere un continuo y elevado esfuerzo económico. La preparación requiere de una continua enseñanza y formación de todos y cada uno de sus miembros. Esto, con el actual modelo de ejército profesional, presenta la ventaja de la posibilidad de alcanzar una mejor formación del personal de tropa y marinería por su mayor tiempo de permanencia. Esta formación, si es adecuadamente conducida, puede, en sí misma, rentabilizar positivamente a las FAS por cuanto puede entregar a la sociedad a individuos con una alta preparación cualificada de la que las industrias y servicios del país se beneficiarán.

Por otra parte el ejército necesita medios de todo tipo que, por múltiples razones, requieren altas tecnologías. Si estos instrumentos y sistemas se consiguen, en todo o en parte, mediante el esfuerzo investigador, propiciado por las FAS, su posterior desarrollo producirá un efecto de arrastre en el tejido industrial y tecnológico del país, mejorando el "know how" y propiciando la producción de elementos y equipos como subproductos de los desarrollos militares que, en un corto o largo plazo, repercutirán en la economía del país.

No conviene olvidar que el "mostrar la bandera" implica mucho más que un simple recordatorio de la capacidad de fuerza o de dominio de un territorio, es la embajada del país y, en ella siempre existe una fuerte componente comercial. Por ello podemos decir que un ejército eficazmente preparado, dotado con instrumentos y equipos eficaces de desarrollo propio, es rentable para un país en paz y progreso.

LA CIENCIA EN LAS FAS.

Múltiples son las ramas científicas que están relacionadas con las FAS, pues muy diversas son las cosas que se utilizan y, como ya se ha señalado, ciencia es el "conocimiento cierto de las cosas por sus principios y causas".

De forma casi inmediata, al pensar en Ciencia en las FAS, se orienta la mirada hacia las Físicas, Matemáticas e Ingenierías, dejando a un lado las ramas de humanidades, sociales e internacionales. El sólo enunciado de la Polemología, por ejemplo, hace fruncir el ceño de extrañeza a un gran número de nuestros oficiales. Craso error. Estas últimas ramas del saber son, por múltiples razones, tan importantes como las primeras. El componente humano que conforman las FAS, el campo de acción en el que se mueven éstas, la irrefrenable predisposición del hombre para repetir acciones y caer en anteriores errores, son razones más que suficientes para justificar la necesidad e importancia de estas disciplinas.

Muy frecuentemente cuando se habla de ciencia, se piensa en un misterio vedado a los no iniciados, en algo incomprensible excepto para unos pocos elegidos que, en el mejor de los casos, son tachados de raros. En ocasiones, incluso, la actividad científica e investigadora es despreciada, normalmente por incomprendida, e incluso desprestigiada. Seguramente muy pocos son los que dudan de la necesidad de la tecnología en el ejército, pero con frecuencia se olvidan que ésta es el fruto de un tremendo esfuerzo científico.

Es cierto que, al igual que para disfrutar de la lectura del Quijote no es necesario ser capaces de escribir como un escritor consagrado merecedor de un premio literario, tampoco es necesario tener profundos conocimientos científicos para dominar el manejo de los instrumentos puestos a nuestro alcance. Pero también lo es que con una mejor base, con una cierta cultura científica sobre el principio de su funcionamiento, se estará más capacitado para el manejo de algunos equipos que, cada día son mas sofisticados, y que se les podrá sacar mejores prestaciones e incluso nuevas aplicaciones.

Así planteado, podría pensarse que sólo es necesario un baño de "cultura científica" y, quizás, en la mayoría de las ocasiones sea absolutamente cierto. Pero también lo es que, en ocasiones, es totalmente necesario la estrecha colaboración entre el técnico utilizador y el investigador que desarrolla la técnica deseada.

En el campo de la investigación y desarrollo militar debe existir una auténtica simbiosis entre el "qué" y el "cómo" del científico investigador y el "qué" y "para qué" del técnico usuario que solicita y requiere el instrumento o sistema, para que se ajuste, de forma útil y práctica, a las necesidades requeridas.

Esto sólo se logrará de forma adecuada si los interlocutores tienen capacidad suficiente de entendimiento entre ellos, y para ello ya no es suficiente, en general, con una leve culturilla científica por parte del que lo solicita. Se necesitará de alguien con suficientes conocimientos científicos y técnicos que controle y asesore, en los campos que le son propios, al equipo investigador.

UNA RÁPIDA REFLEXIÓN HISTÓRICA

Las FAS, a lo largo de su historia, repetidas veces han dado prueba de que han sabido entender y mantener viva esta mentalidad. Cuando lo han considerado necesario para la adecuada formación, mejora y preparación de sus hombres, no han dudado en potenciar la formación de sus oficiales en el nivel científico superior que estimaron pertinente, ni en crear los centros científicos y técnicos que le eran necesarios. Algunos de ellos continúan en su seno, entre los que cabe destacar, para concretarnos al ámbito de la Armada, el Real Instituto y Observatorio de la Armada, fundado en 1753 por el ilustre marino Jorge Juan, institución que ha sabido mantener a lo largo de sus casi doscientos cincuenta años de historia un profundo espíritu científico y de apoyo a la Armada y a la sociedad.

Primer observatorio astronómico de España que le ha dado y le da prestigio, por su buen hacer, no sólo en el campo de la astronomía, sino también, en el de la sismología, geomagnetismo, seguimiento de satélites y determinación de la hora, campos todos ellos en los que ha sido pionero en España. Otros lo están dentro de la Defensa como es el caso del Canal de experiencias, el CIDA (Centro de Investigación y Desarrollo de la Armada) y el Taller de Precisión y Artillería, por citar algunos, y otros continúan su andadura prestando su servicio al país, desligados totalmente del estamento militar, bien como instituciones independientes, bien como Facultades o Cátedras en las diversas universidades españolas, como es el caso de la Cirugía, cuyo inicio en España hay que remontarlo al año 1748 con la aprobación y entrada en funcionamiento, dentro de la Armada, del Real Colegio de Cirugía de Cádiz.

Un rapidísimo repaso al Observatorio de la Armada nos puede hacer ver la importancia que tiene para la Armada el disponer de un centro científico.

Para resolver la imperiosa y agobiante necesidad que tenía el marino de determinar su situación en la mar, el Observatorio elabora desde 1791 su Almanaque Náutico, resolviendo ese problema e independizando a la Armada Española de países extranjeros (Francia y Reino Unido). Con los oficiales del Observatorio y bajo la dirección de su director, Vicente Tofiño, se levantaron el "Atlas Marítimo" y el "Derrotero". El Observatorio establece y mantiene la hora que se disemina a los buques para su aplicación en la determinación de la longitud en la mar - hoy día se genera el Patrón Nacional de Tiempo y la Hora Legal de España -. En 1879 se inició en el Observatorio el estudio del geomagnetismo, aplicando esta ciencia de forma directa en las agujas magnéticas de los buques de la Armada y cartas náuticas. En 1898 inició sus

trabajos en el campo de la sismología, que desde entonces mantiene, participando de forma muy directa en la prevención de riesgos sísmicos. En 1958 inició su actividad en el campo de la detección de satélites artificiales. Campos científicos, todos ellos, introducidos en España por el Observatorio. La Escuela de Estudios Superiores de la Armada, ligada desde sus orígenes al Observatorio, ha sido y sigue siendo un buen ejemplo de la idea de mantener a un cierto grupo de oficiales con una formación superior en ciencias Físico – Matemáticas que les capaciten para enfrentarse con altas perspectivas de éxito a cuestiones de alto nivel científico. Y de sus aulas han salido numerosas promociones de oficiales del Cuerpo de Ingenieros que han prestigiado a la Armada.

LA ENSEÑANZA EN LAS FAS.

La enseñanza es la base y fundamento, en donde se apoya la actividad posterior de toda persona. En la medida en que aquélla sea más sólida y firme así será su capacidad de actuación.

Uno de los requisitos básicos para una adecuada formación es la calidad del profesor. Este, entre otras muchas virtudes, debe tener una gran ascendencia sobre el alumno, basada en el prestigio profesional y en sus profundos conocimientos sobre la enseñanza que imparte.

En el estamento militar, en donde todos y cada uno de sus miembros es analizado, informado y evaluado con periodicidad, se dispone de una alta capacidad para seleccionar a aquéllos que reúnan las mejores cualidades para educar y formar a los nuevos miembros de las FAS. Selección en la que el prestigio profesional, los elevados conocimientos teóricos y prácticos en campos concretos y su capacidad educadora y docente deberían primar por encima de toda otra cuestión.

La labor docente de formación de los futuros Oficiales y Suboficiales, causa primera de un buen ejército, debe estar potenciada y altamente valorada, por lo que el ser profesor de estas escuelas debe ser considerado como algo extremadamente importante. Si el mando de una unidad o buque lo es, por todo lo que esta función lleva asociado, el profesorado de formación, por ser la raíz de la que se nutre todo el estamento militar, es cuando menos de igual responsabilidad e importancia.

Esto requiere selección exhaustiva del profesor, control continuo de los planes de estudio, evaluación y seguimiento de la calidad de la enseñanza impartida por el profesor, y continuidad en ella.

En algunas materias determinadas, por su especificidad, será difícil encontrar entre los oficiales aquél que reúna las condiciones señaladas para impartir la enseñanza, bien porque, por su peculiaridad, no se mantiene a lo largo de la carrera profesional su estudio o su utilización con la profundidad adecuada para poder enseñarla o, por su novedad, aún no existen suficientes

oficiales que puedan cubrir las necesidades prácticas operativas y a su vez la de enseñanza. En ambos casos siempre se puede recurrir al estamento civil en donde se puede encontrar y seleccionar al profesor idóneo.

En todo caso, conviene no olvidar que la endogamia es generalmente muy peligrosa, por cuanto a la larga va produciendo una lenta pero irreparable degeneración. Es necesario que se mantenga una continua actitud de apertura a las nuevas corrientes y conocimientos a través de asistencia a cursos de formación y perfeccionamiento en aquellos centros, universitarios o no, nacionales o extranjeros, donde se impartan.

Junto a ello es necesario tener presente que la enseñanza y formación es responsable, en gran medida, del comportamiento posterior de esos futuros oficiales y suboficiales ante los retos que, día a día, su profesión le irá presentando.

La "Actitud ante el Servicio" que se manifiesta, entre otras cosas, por el interés y tiempo que le dedica, la prioridad que establece en sus actividades, el grado de motivación por los problemas de su profesión, así como la disposición a cumplir con sus obligaciones aún en las circunstancias más adversas, sólo se alcanzará en adecuado grado si, en la etapa de enseñanza y formación, se ha sabido inculcar el amor a la profesión. Esto implica que, para que exista ese gran componente afectivo, el profesorado sea no sólo experto conocedor de las materias a impartir sino también auténtico propagandista de la vocación.

La maravillosa mar, al mismo tiempo elemento hostil, sólo se puede entender si se conoce. Las dificultades y peligros con los que se enfrentan los hombres de la mar, sólo los conocen y entienden en profundidad los que la viven. Por ello es necesario que el proceso de la dirección de la enseñanza en la Armada, en todos sus aspectos, sea eminentemente naval. Desde la enseñanza de la hidrografía y elaboración de las cartas náuticas, hasta el diseño y manejo de un sistema de armas, pasando por los alojamientos y cocinas, equipos de comunicaciones y ayudas a la navegación, debe ser supervisado, controlado y enseñado por hombres de mar que, con sus conocimientos adquiridos con muchos años de esfuerzo, peligros y sacrificios, dominan el problema con el que se debe convivir.

COORDINACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

La ciencia es como un enorme iceberg. Al igual que éste, sólo una pequeña parte es visible. Esta parte constituye la ciencia práctica aplicada. El resto, todo aquello que no se ve pero que es enormemente mayor, constituye la ciencia teórica. Sin su existencia o si simplemente fuese menor, la ciencia aplicada no existiría o sería menor.

Esta gran masa que constituye la ciencia teórica exige profundos conocimientos y gran esfuerzo, tanto de estudio como de investigación básica. Su desarrollo da paso a la ciencia práctica y a la investigación aplicada.

Invertir en la investigación básica es costoso y con grandes riesgos de alcanzar resultados frustrantes, pero si se alcanzan resultados positivos constituye una de las mejores inversiones. La investigación aplicada, por su parte, tiene una componente de riesgo mucho menor y, generalmente, sus resultados son de aplicación directa.

No cabe duda de que las FAS no tienen, en sí mismas, la obligación de potenciar o auspiciar la investigación básica, pero sí de estar atenta a ella para poder, en el momento oportuno, sacar el provecho inmediato de su aplicación práctica en las armas y sistemas. Tienen, por el contrario, la necesidad y obligación de aplicar un alto esfuerzo en la investigación aplicada para poder disponer de los avances técnicos que le permitan mantenerse preparadas y equipadas adecuadamente.

Tanto en un caso, investigación aplicada, como en el otro, atención a la investigación básica, se requiere que, dentro de los diversos organismos de las FAS, exista un conjunto de expertos con profundos conocimientos teóricos y prácticos, capaces de evaluar los desarrollos, las investigaciones y los avances que se van produciendo, tanto en el mundo científico como en el tecnológico, para sacar de ellos las aplicaciones y ventajas técnicas útiles y adecuadas a las FAS.

Esto requiere coordinación entre los gabinetes de investigación y los utilizadores, para evitar la duplicidad en el trabajo, el desarrollo de lo ya desarrollado y trabajar en la investigación y desarrollo de aquello que, en sí, constituye una necesidad o interés.

Esta coordinación es necesaria, también, para evitar que se produzcan situaciones, cuando menos llamativas, de malgastar esfuerzo y dinero contratando servicios externos a las FAS para desarrollar, hacer o investigar algo que, en centros de las propias Fuerzas Armadas, ya se conoce, investiga o se realiza de forma habitual.

Por otra parte, dentro de las FAS, existen numerosas dependencias que, en todo o en parte, tienen un alto componente técnico - científico que, en algunos casos alcanzan las máximas cotas técnicas en España. La posible coordinación de esfuerzos, la planificación coordinada de actividades y la conjunción de objetivos, podría revertir en un alto ahorro económico junto con una mayor eficacia en sus resultados.

Por último, y no por ello menos importante, conviene no olvidar que uno de los elementos esenciales del buen mando es disponer de un adecuado asesoramiento y éste sólo se logra si se cuenta con las personas adecuadas y bien formadas en todos y cada uno de los campos en los que sea necesario tomar decisiones. El asesoramiento científico, con frecuencia olvidado, es de suma importancia en el apoyo al mando pues, por la componente de efectos a

largo plazo, el tomar decisiones sin éste puede provocar el adoptar soluciones que desemboquen en situaciones de desventaja, atraso tecnológico y, consiguientemente, franca desventaja de muy lenta y difícil recuperación.

CONCLUSIÓN

Las FAS a lo largo de su historia han demostrado, en numerosas ocasiones, el aprecio e interés que sienten hacia la ciencia. Necesitan de ella, deben cuidarla y mimarla aportando el apoyo y atención que necesita, como lo han hecho y demostrado numerosas veces.

La Armada cuenta, entre otras instituciones, con el Real Instituto y Observatorio, centro próximo a cumplir doscientos cincuenta años. Este centro ha realizado y realiza una labor científica y da una preparación especializada, a través de su Escuela de Estudios Superiores, que ha aportado innumerables beneficios tanto a la Armada, en particular, como a toda la sociedad española. Junto a ello le ha reportado a la Armada un serio prestigio, bien reconocido, de su espíritu y mentalidad abierta a la ciencia y al saber perfectamente compaginado con su misión propia de seguridad y defensa.

Se ha dicho que aquel pueblo que olvida su historia reniega de sus mayores, se menosprecia a sí mismo y empobrece a sus descendientes.

El abandono o la falta de atención adecuada a la ciencia, al igual que en el caso de la historia, significará el propio menosprecio y, lo que es mucho peor, el empobrecimiento de las futuras Fuerzas Armadas.

* * * * *

EL CAMBIO DE MILENIO

Javier Pery Paredes

Salvador de Madariaga, en su libro *“Carácter y Destino en Europa”*¹ define tres arquetipos de europeos: el hombre de acción, el de pensamiento y el de pasión. Tres elementos básicos que después le permiten describir la práctica generalidad de los caracteres europeos. Lo consigue mediante la mezcla mesurada de cada uno de los arquetipos. El resultado es que, con tal procedimiento, consigue analizar lo bueno y lo malo, las ventajas y desventajas, los pros y los contras de cada uno. Pero sobre todo consigue sintetizar personajes concretos, de los que se encuentran en la calle a diario, y, lo que es importante, localizar sus puntos vulnerables y sus fortalezas, a pesar de lo complejo del ser humano.

Con esa misma metodología, sería posible analizar las culturas que se mueven en el mundo. El primer paso sería describir arquetipos, después mezclarlos en cierta proporción y, finalmente, sintetizar los resultados. En una simplificación absoluta que atendiera al tiempo, las culturas del mundo se podrían dividir en tres grupos: aquéllas que miran al pasado, las que sólo tienen su mente en el presente y aquéllas que tienen sus ojos puestos permanentemente en el futuro.

En la primera, el respeto a la tradición es el elemento sustancial. Aquí se podrían enmarcar muchas de las culturas asiáticas en las que se reproducen con asiduidad situaciones del pasado, donde la opinión de los mayores tiene gran impacto y donde también se cumplen frecuentemente las tendencias previsibles de la sociedad.

El segundo de estos arquetipos culturales sería aquel que consolida el vivir al día. Dentro de él, el pasado es algo que sucedió y que puede olvidarse, en tanto que el futuro es algo que vendrá inexorablemente y del que sólo hay que desear que venga cargado de parabienes. Es la cultura que acepta la predestinación y se instala en el conformismo. Esperar lo que tenga que venir, tal como venga.

Finalmente, el tercer grupo pertenecería a la cultura de la sociedad que busca permanentemente influir en su futuro. Esa búsqueda se convierte en el motor de su sociedad. Es una cultura que se aleja del determinismo, de la predestinación y acepta la tendencia del pasado como un hecho, como punto de partida, pero nunca como elemento esencial para marcar el futuro. Estas culturas se instalan en su mayoría en lo que se denomina el mundo occidental.

1 SALVADOR DE MADARIAGA. *Carácter y Destino en Europa*. ESPASA CALPE SA, MADRID. 1980.

Con estos tres arquetipos como elementos esenciales de una paleta, se podrían componer otras imágenes, y entremezclarlos para llegar a tener la figura más cercana a la sociedad en la que vivimos. La realidad es que al hacerlo, se produce el fenómeno de la *globalización* ya que, de hecho, se aceptan culturas diferentes, instaladas dentro de la propia, aunque sea en distinto grado, y procedentes de muy diversas partes del globo.

Este proceso de *globalización*, que ahora se da en el cambio de milenio, no es nuevo en la actividad marítima. Su impacto persiste desde hace siglos, porque al fin y al cabo, desde que los buques alcanzaron la capacidad de acceder a cualquier parte del mundo, a partir del siglo XVI, la actividad en la mar incorporó, de acá y allá, técnicas, procedimientos, modos de actuar y también modos de pensar.

El mestizaje cultural en los asuntos de la mar se produce desde hace siglos y prosigue en la actualidad. El único cambio a plantear sería quién lidera el cambio o quién marca su *tempo*. El proceso de *globalización* tiene una tendencia constante, se amplía, no sólo en el espacio, sino en el tiempo y en el conocimiento. Dos citas como botón de muestra:

*“A medida que la tecnología pone a nuestra disposición nuevos elementos de comunicación, mayor es el deseo de ampliar el horizonte, de superarlo.” Pero las tecnologías electrónicas han comenzado a hacer tambalear la distinción entre el espacio interior y el exterior”.*²

*“A ese fenómeno de querer alcanzar, ahora y aquí, cualquier lugar del mundo, se suma el deseo de hacer que el mañana esté presente en el hoy.”*³

Si se habla de geografía, nada tan universal como la mar. En primer lugar porque la mar no es una línea divisoria. Algo tan fácil de aceptar en el ámbito marítimo, llega a ser difícil de trasladar a la sociedad. Incluso en el ámbito de las Fuerzas Armadas, la influencia del pensamiento continental hace que se observe la mar como obstáculo más que como camino. Escollo infranqueable más que lugar de reunión. Sin que para ello se aporte ninguna otra razón que no sea la diferente consistencia de la arena y del agua.

Sin embargo, se produce una paradoja. Allá donde se tiene la sensación de estar más unidos: en tierra, es más complicada la creación de elementos multinacionales. La cuestión es ¿qué hace posible el crear una Fuerza Naval Permanente y qué dificulta la creación de una Fuerza Conjunta Terrestre o Aérea Permanente?.

La respuesta puede estar en las características del teatro de operaciones donde opera una de esas fuerzas: la mar. A diferencia del territorio y sus prolongaciones marítimas o aéreas (mar territorial o espacio supra-adyacente), la mar se mantiene como un espacio neutral, de todos y de nadie al mismo tiempo. Su dominio o su control pasa de unos a otros, o se abandona cuando se hace innecesario.

2 MARSHALL MCLUHAN Y B.R. POWERS. *La Aldea Global*. GEDISA. Barcelona 1995.

3 ALVIN TOFFLER. *El shock del futuro*. PLAZA Y JANES. Barcelona. 1982.

Así, situar unidades militares en ese espacio geográfico de todos y de nadie no significa desplegar fuera del territorio nacional. Es, todo lo más, estar fuera del propio, pero nunca en el ajeno.

Además, resulta complicado encontrar un espacio geográfico en tierra que permita albergar de manera estable a una Fuerza Aliada Permanente. Salvo la helada Antártida,⁴ cualquier lugar del mundo en tierra, tiene dueño. En consecuencia siempre existirá un anfitrión y un huésped. En el peor de los casos: un invasor y un invadido.

La libertad de los mares permite encontrar en todo momento un lugar común donde desarrollar la actividad de una Fuerza Permanente sin dañar intereses de nadie y desde ese espacio defender los intereses comunes.

Esta libertad permitió una fluida comunicación marítima que sirvió para conectar culturas, modos de vida, ideas,... Aún manteniendo las raíces, la vida en la mar permitió crear un mestizaje intelectual que facilitó la acción multinacional. La mar es el camino más antiguo por el que se ha expandido el fenómeno de la *globalización*. A través de la mar *“Un agricultor colombiano que cultiva un café que en parte se consumirá en Europa, se viste quizá con camisas tejidas con algodón procedente de Sudán; con trajes hechos con lanas de Sudáfrica o Australia; sus zapatos están fabricados, a lo mejor, con cuero procedente de la India; recoge su cosecha en sacos tejidos con yute de Filipinas; los carga en un camión construido en Norteamérica, en Inglaterra o Alemania, que quema gasolina destilada de un crudo extraído de pozos petrolíferos de Arabia o de Venezuela y que va calzado con cubiertas fabricadas con caucho recogido de los heveas de las Indias neerlandesas o de la Península de Malaca”*.⁵

Por otro lado, la sensación que produce la *globalización* de que todos estamos en el mismo mundo, se ha extendido en cantidad y calidad. Es mayor el número de elementos traídos de más allá del entorno inmediato y son más diversos los elementos que empleamos en la actividad ordinaria. Tanto por una como por otra razón, el ciudadano de occidente comienza a emplear diseños de la cultura oriental y los orientales a incorporar los de occidente. Esta “novedad”, es elemento común secular en el ámbito naval.

El Mediterráneo, en este caso, es una buena cuba de ensayo para su comprobación. Es un lugar al cual se asoman varias culturas, y dentro de cada una de ellas, unas más avanzadas y otras menos. Un *teatro* muy singular y próximo a nosotros. Es por tanto una región donde la *teoría de la quiebra entre las civilizaciones*⁶ tendría una mayor aplicación.

Frente a esta teoría, donde se resaltan las fisuras de las relaciones humanas, la realidad es que en general las culturas y los modos de vida se aproximan mucho más de lo que se distancian. Ejemplo de ello es la creación

4 TRATADO ANTÁRTICO

5 CARRERO BLANCO, LUIS. “España y el Mar”. Biblioteca de Cuestiones Actuales. 1962

6 SAMUEL P. HUNTINGTON. “The Clash of Civilizations?”. Foreign Affairs Review. Summer 1993.

de espacios políticos, sociales y culturales cada vez más amplios, en los que habitan miembros procedentes de muy dispar procedencia.

Sin dejar de pensar en el tiempo transcurrido y en las diferentes connotaciones que la palabra lleva en sí, una receta se encuentra en la cultura hispánica que propició un bálsamo para sanar esas fisuras y que parece redescubrirse, el *mestizaje*. La creación de una cultura tuya y mía, o si se prefiere, ni tuya ni mía, que sirve de muelle entre posiciones enfrentadas o distantes. Y pienso en la Península Ibérica de árabes, cristianos, judíos, mozárabes, moriscos, y también tengo en mente América y Filipinas. Si algo falló en la aplicación de esta fórmula de mestizaje, que creo no fue mucho, es que se aplicó con limitaciones. Esto es, se mantuvieron identidades que eran ficciones más que realidades y se preservaron acérrimamente purezas que dieron como resultado la degradación de lo se quería conservar.

Quien es incapaz de mezclarse tiene perdido el futuro porque será incapaz de vivir en un mundo mestizo. Y a las gentes de mar esto les resulta obvio. Así, formar “comunidades” marítimas resulta un fenómeno natural.

Las formaciones militares multinacionales son un mestizaje donde priva la esencia y se diversifican las formas. En un mundo en cambio permanente, con aceleraciones y retardos, hay que maniobrar con igual medida y ritmo parecido, de lo contrario nos veremos sobrepasados por la realidad y abriremos los ojos en el pasado.

Además, estos grupos multinacionales fomentan la justa y leal competencia. El límite está en hacer que el espíritu de superación nunca menoscabe al de cooperación. Sin embargo, este riesgo de ver intereses individuales por encima de los colectivos desaparece cuando el afán dentro del grupo es el de apoyar. Sirva imaginar la visión de una formación multinacional desde un único buque logístico que apoya a todas sus unidades. Su percepción es que no debe compararse ni competir con nadie, sino apoyar a todos superándose en la calidad de su tarea específica.

Desde el Golfo Pérsico, o Mar Árabe, según desde la orilla que se mire, hasta el Adriático, los últimos conflictos han puesto de manifiesto que la multinacionalidad es el factor común en la composición de las fuerzas involucradas en las operaciones marítimas.

*“Aquí también hay impacto de la tecnología. La información revoluciona nuestro mundo cada día. Esta revolución afecta también al entorno que nos rodea y puede hacerlo en beneficio de la Seguridad porque beneficia la expansión de valores como la libertad, al tiempo que enclaustra a quién no la practica. Hace fluidas y transparentes las relaciones entre quienes practican el diálogo y mantienen el espíritu de cooperación, en tanto que aísla y hace opacos a quienes propician la imposición y el sectarismo”.*⁷

7 DAVID C. GOMPERT. “National Security in the Information Age”. Naval War College Review, Autumn 1998. Vol LI. No. 4.

Moverse en el ámbito multinacional lleva consigo aceptar cierta restricción en la capacidad de acción individual en beneficio de la fortaleza del conjunto. El pertenecer a un equipo es un valor añadido a las propias capacidades. Sin embargo, el equipo es quien marca el cómo se van a emplear esas capacidades. Se puede pertenecer al equipo o quedarse fuera de él. La postura intermedia, esto es, pertenecer al equipo a tiempo compartido o únicamente para algunos menesteres, rebaja sustancialmente la credibilidad ante los restantes medios. Cuando ésta falla, por una parte se disminuye la cohesión del equipo y con ello su fortaleza, y por otra, quien así actúa ve reducido su papel en el grupo.

La presencia en el ámbito internacional nos acerca rápidamente al futuro, y es ésta la segunda consideración que quisiera acometer en estas líneas.

“En nuestro entorno, Occidente, se vive con la sensación de que el futuro invade permanentemente el presente”.⁸ De tal manera es así, que en ocasiones resulta complicado separar los hechos de las intenciones, esto es, presente de futuro, porque se está continuamente indagando el futuro para conocer aquellos elementos que lo harán más próximo a unos u otros intereses.

Ese espíritu indagador del futuro no es ajeno a la milicia. Me atrevería a decir que es una aportación de la milicia al *modus operandi* de la sociedad. Imaginar cómo se comportará el adversario o vislumbrar cómo será el entorno del futuro, son dos cuestiones permanentes en un estudio de estado mayor completo, un necesario ejercicio de imaginación que enfrenta líneas de acción propias entre sí y con posibilidades del enemigo. Algo que permite, al fin y al cabo, contrastar de antemano ideas y soluciones.

Si se cambian las palabras, si en lugar de competidor se emplea adversario; mercado en lugar de entorno; estrategias en vez de líneas de acción; llegaríamos a la conclusión de que hay una misma forma de pensar y una diferente forma de expresarse. Un único pensamiento expuesto simplemente con palabras diferentes.

De nuevo, al hilo del cambio de milenio, la conclusión es que nada ha cambiado en el ámbito naval con su llegada, salvo las palabras,... la imagen. Para ahondar en ello cabría analizar algo más las tareas del futuro. Y en este sentido, lo primero que se desea saber es qué harán en el futuro las unidades navales. La respuesta, después de un ejercicio de imaginación, es que las unidades militares, como herramientas de un Estado, harán en el futuro lo mismo que hoy. Y que, sin duda, en las relaciones internacionales, se seguirán empleando como complemento de los otros poderes, político, económico, social o cultural.

8 ALVIN TOFFLER. *El shock del futuro*. PLAZA Y JANES. Barcelona. 1982.

*“El militar del futuro continuará llevando a cabo las tareas del pasado, pero con otras añadidas, que incluyen aquellas de: diplomático, alcalde, policía, restaurador de infraestructura, y trabajador de ayuda humanitaria”.*⁹

Esta ampliación de tareas militares es sólo aparente en el ámbito naval, pues refleja un quehacer ininterrumpido, de diplomacia y policía (vigilancia y control) que han desempeñado las marinas a lo largo de los años y que ahora se ve reforzado. Otras fuerzas pueden verse implicadas más frecuentemente o en mayor medida en operaciones nuevas para ellas.

Tal vez, lo que realmente cambie sea el *tempo* en el que se ejecutan esas tareas. Dos factores afectarán a ese proceso: la cadena de mando y la tecnología.

En un tiempo pasado, la cadena que unía al político con el soldado en el campo de batalla era larga, rigurosamente jerarquizada, estrictamente definida y con un flujo predominante de arriba abajo.

*“El cambio de hoy es que esa cadena que une la decisión política con los hechos en el campo de batalla, se acorta a cada paso”.*¹⁰

El impacto de la tecnología en todo este proceso está ligado inexorablemente a la velocidad de acción y reacción ante los acontecimientos que afectan a las crisis en las que políticos y militares participan. También en este caso, *“el sistema global que la humanidad está construyendo no sólo tiene tres niveles, sino que además operan en tres bandas de velocidad”.*¹¹

Para concluir se podría sintetizar que:

En el ámbito naval, *globalización* es una tendencia que viene del pasado, que afecta al presente en función del marco en el que se aplique (tecnología, ciencia, pensamiento, doctrina,...), que hará que las marinas mantengan la tradición de reorientar su futuro con secular naturalidad.

La mar es, hoy por hoy, uno de los mayores teatros geográficos empleado por cualquiera de las Fuerzas Armadas del mundo. Y también el único en el que la libertad de acción es un principio totalmente aplicable.

A la persistencia de la demanda impuesta por el medio para estar en disposición de atender nuestro trabajo de siempre, hay que añadir la necesidad de aumentar la velocidad de respuesta y una mejor capacidad de intercambio de información. De lo contrario, se dejaría de ser una herramienta de utilidad.

El epílogo debe ser que el mayor cambio radica en romper con el silencio y hacer ver todo aquello que el ámbito naval proporciona al desarrollo del mundo. *“Se requiere un gran coraje para decir a los dirigentes políticos lo*

9 MR. WIMVAN EEKELEN. *“EU, WEU and NATO: Towards a European Security and Defense Identity”.* 45TH. ANNUAL SESSION OF NATO PARLAMENTARY ASSEMBLY. NOV 1999

10 ALVIN Y HEIDI TOFFLER. *Las guerras del Futuro*. PLAZA Y JANES. Pagina 344. Barcelona. 1994

11 ALVIN Y HEIDI TOFFLER. *Las guerras del Futuro*. PLAZA Y JANES. Barcelona. 1994

*que no quieren oír. Este particular coraje –y el conocimiento para intervenir en la más alta política- no se enseña en ninguna escuela naval*¹² Por eso, tal vez en el nuevo milenio, el cambio en lo naval será el modo de decir lo que siempre se dijo, pero decirlo más alto y en más foros.

* * * * *

LA CONTRIBUCIÓN MARÍTIMA A LA ESTRATEGIA CONJUNTA

Fernando del Pozo García

*If men could learn from history, what lessons it might
teach us! But passion and party blind our eyes, and
the light which experience gives us is a lantern on
the stern which shines on the waves behind us.*

Samuel Coleridge.

Las grandes organizaciones, como los cuerpos masivos, tienen según los principios de la mecánica una considerable resistencia a cambiar los parámetros de su movimiento. Si, además de un considerable tamaño, la gran organización disfruta de una reputación obtenida por el pasado éxito, su resistencia al cambio se hace inmovible. La humana tendencia a pilotar dejándose guiar sólo por la estela iluminada por el fanal de Coleridge se agudiza y el cambio de rumbo se hace imposible. Este es el caso de la OTAN, poderosa alianza marítima que no puede evitar la satisfacción al contemplar cómo su antiguo enemigo ha sido barrido de los mares. Su organización, sus medios, su tecnología se mostraron superiores a los que podía alinear su hipotético contendiente, y si alguna duda quedaba sobre esa superioridad, se despejó en cuanto los nuevos aires de (parcial) transparencia y confianza mutua (limitada) nos permitieron visitar las antes temidas unidades navales soviéticas y pudimos comprobar la tosquedad de su diseño, lo precario de sus armas y equipos y lo elemental de sus medios de mando, control y comunicaciones. Nuestros medios y doctrina funcionaron, al menos en el no despreciable ámbito de la disuasión, por lo que *"no arreglar lo que no está estropeado"* es el lema que ahora impera, y parece natural que sea así.

Es interesante observar que, aunque la guerra fría se libró naturalmente en todos los ámbitos, el que resultó más erosionado para Rusia fue el naval. La fuerza de misiles balísticos nucleares, reducida por los acuerdos SALT (Strategic Arms Limitations Talks) y START (Strategic Arms Reductions Treaty) y en pésimo estado de mantenimiento, sigue ejerciendo su influencia y proporcionando un soporte a la política exterior rusa del que carece por otros conceptos, en particular el económico. En parte por ello, y en parte por el peso de una historia tan reciente que aún no ha permitido borrar el recuerdo de aquellos rotundos *nyet*, su diplomacia -frecuentemente tan tosca como sus equipos- sigue disfrutando de un inmerecido status de gran potencia, como atestiguan las pertenencias al Grupo de los Ocho y al Grupo de Contacto, el puesto aún permanente en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y el tratamiento deferente y diferenciado del resto de los países del *Partenariado por la Paz* que la OTAN le ha conferido. El Ejército, sin duda desmoralizado y debilitado, ha sido capaz de desplegar en Bosnia y

Kosovo unas fuerzas que no desmerecen por su entidad y equipamiento de las de algunas de las naciones más fuertes de la OTAN. La Fuerza Aérea, aunque una incógnita operativamente hablando, aún exhibe orgullosa sus MiG 19, bien que de mejor apariencia que contenido, y habla de modernizarlos, mientras contempla alquilar ¡a la OTAN! parte del excedente de su considerable capacidad de transporte aéreo. Pero sus buques y submarinos desaparecieron de los mares, los que estaban en construcción quedaron incompletos, los revolucionarios proyectos de aviación embarcada nonatos. Sus unidades navales sólo han sido mencionadas durante los últimos diez años como sujetos pasivos del forcejeo entre Rusia y Ucrania cuando la disolución del imperio, o como causantes de potenciales contaminaciones nucleares o de reales e infortunados accidentes. La única ocasión en que buques de guerra rusos fueron causa de preocupación por su actividad y no por su mera existencia fue cuando, al comienzo de los bombardeos de Kosovo, Rusia hizo una declaración de paso de los estrechos turcos, con la anunciada intención de enviar varias unidades al Adriático para "observar". La declaración fue pospuesta varias veces y finalmente cancelada sin que los buques llegaran a asomarse al Bósforo.

Nada más natural para Occidente, pues, que reducir el esfuerzo económico de la defensa en aquellas áreas donde la contraparte parece más debilitada. Pero no es éste, la virtual desaparición del antiguo enemigo potencial, el único factor causante del presente olvido de lo naval. La Unión Europea, por ejemplo, nada sospechosa de obsesión con Rusia como riesgo, cuando en la reunión de Helsinki de diciembre de 1999 acordó el llamado *headline goal* que pretende poner forma y tamaño a la ambición europea de contar con una fuerza propia, la describe así:

“...15 brigadas o 50-60.000 hombres. Deben ser militarmente autosuficientes, con la necesaria capacidad de mando, control, comunicaciones e inteligencia, logística, otros servicios de apoyo de combate y adicionalmente, según sea adecuado, elementos aéreos y navales”.

Si algo llama la atención de este *headline goal*, diseñado no lo olvidemos por una organización no de defensa pero mayoritariamente compuesta por aliados, no son sus números, sino la grandiosa indiferencia con que trata a las fuerzas navales y aéreas, como si la guerra no se hiciera con otra cosa que con brigadas terrestres y el resto fueran meros adornos, innecesarios y prescindibles.

Ciertamente el enemigo de hoy, el *riesgo* para utilizar el término políticamente correcto, está compuesto por fuerzas paramilitares o ligeras que combaten entre sí en las inmediaciones del territorio europeo aliado, frecuentemente incluyendo en el combate el frío asesinato de no combatientes, por motivos étnicos, religiosos o culturales, o la mezcla de ellos que el profesor de Harvard Samuel Huntington llama civilización (aunque in-civilización sería un término más adecuado para ciertos casos). Estos pobres diablos (ambos términos *stricto sensu*) no suelen disfrutar del lujo de disponer de fuerzas navales, con lo que no parece a primera vista que haya mucha utilidad en

emplear las nuestras. A fin de cuentas nuestros barcos están en la mar y ellos en tierra, con lo que no es fácil interponerse con ellos. Para este tipo de conflicto son precisos soldados, y tal vez aviones para apoyarlos, incluso para reemplazarlos sin arriesgar preciosas vidas aliadas, no inútiles marineros y barcos.

Desgraciadamente esa idea simétrica y simplificadora no está reclusa en exclusiva en el ámbito de los estrategas de salón. En Kosovo -sin duda un paradigma de esos conflictos hoy designados con el notable eufemismo *operaciones de apoyo de la paz*- el indudable carácter terrestre de la operación que la Alianza emprendió para detener un asesinato masivo, y que resolvió con recursos aéreos, no dejaba de convivir con aspectos navales, el más obvio de los cuales fue la reposición del combustible que los pilotos de la OTAN se afanaban en destruir diariamente con considerable riesgo. Esta reposición se hizo en gran medida por vía marítima. El que esta vía no fuera nunca bloqueada por las fuerzas navales, entre ellas las dos permanentes de la Alianza, STANAVFORLANT (Standing Naval Forces Atlantic) y STANAVFORMED (Standing Naval Forces Mediterranean), que estuvieron las once semanas navegando en el Adriático sin ningún objetivo definido, es un misterio sólo parcialmente explicado por ciertos sutiles legalismos y el temor político a que alguno de los barcos que hubiera que detener pudiera ser ruso, y alienar así aún más la ya muy negativa voluntad de estos difíciles compañeros.

Pero si en la difícil vida real pueden jugar factores ajenos a la pura eficacia militar, en ejercicios cabe esperar que estos elementos tengan un menor papel y la deseable eficiencia prime. Sin embargo, en una reciente edición de un ejercicio de alto nivel de los que la OTAN juega anualmente, uno de los puntos calientes se encontraba en una imaginaria isla en medio del Atlántico. Ello no fue óbice para que la decisión tomada fuera la de encomendar la operación al comandante del Mando Regional Norte y asignarle unas fuerzas terrestres que precisaban de ochenta días para desplegar, con olvido de lo mucho que una mala situación se puede encontrar en ese tiempo.

Finalmente, y aunque pueda parecer anecdótico, hasta la reforma de la organización de 1994, dos de los tres Comandantes supremos aliados eran oficiales navales de manera permanente. Hoy no es preciso que ninguno de los dos existentes sea naval, y de hecho el puesto de SACLANT (Supreme Allied Commander Atlantic), siempre hasta ahora oficial naval, y entre cuyas misiones está la de actuar como el asesor marítimo de la Alianza, desde el 5 de Septiembre pasado lo ocupa un General del Ejército americano. Añádase a esto que, desde siempre y en contra de la teoría y la práctica, ha sido considerado SACEUR (Supreme Allied Commander Europe) -siempre un General del Ejército excepto en dos ocasiones en que ha sido y es de la Fuerza Aérea- como el Comandante Supremo Aliado, vicio periodístico que ha llegado a infectar a prominentes políticos, y se verá el grado de invisibilidad que lo naval ha llegado a alcanzar.

Parece, pues, existir un considerable consenso en que lo marítimo está bien como está, y lo mejor es no tocarlo excepto para reducirlo. Sobre todo, no invertir dinero en ello, porque no sería útil ni ofrecería resultados.

Afortunadamente esta cómoda actitud está ya generando oposición y algunas de las voces más inquietas se están ya alzando en contra del olvido de lo naval. Arguyen que la gran maquinaria naval está en desuso y amenaza con oxidarse, mientras que aún tiene mucho que ofrecer. El grito de guerra de estos pocos, repetido en muchos foros, es "no se oye la voz marítima".

La situación de la comunidad naval se parece a la del fabricante de teléfonos de dial rotatorio que a lo largo de años adquirió una sólida reputación y acumuló buenas ganancias, pero que repentinamente descubre que ya no vende. La situación se puede sostener sólo por un tiempo limitado, viviendo de las ganancias anteriores, pero ello tiene un límite. En poco tiempo, mejor antes que después, tendrán que tomar una decisión si no se quiere cerrar la fábrica, y el Consejo de Administración ha identificado tres posibilidades. O bien lanzan una ambiciosa campaña publicitaria ensalzando las virtudes de solidez y fiabilidad de los veteranos artilugios, en la esperanza de que algún día se vuelva a imponer el buen sentido y vuelvan al favor del público, o se dan por vencidos pasándose con armas y bagajes a los más modernos de botones y tonos, rompiendo el corazón de los maduros consejeros, o, en fin, en una jugada audaz lanzan un producto revolucionario, idea de uno de los jóvenes ingenieros, que combina el teléfono con la televisión y el equipo de alta fidelidad, invento de incluso peores efectos emocionales en el Consejo de Administración, y cuyo éxito depende de la colaboración con compañías que hasta ahora habían competido con ésta por recursos financieros, pero sin duda más acorde con los tiempos y de más brillante, aunque arriesgado, porvenir.

El equivalente naval de la primera opción sería suponer que los principios fundamentales de la guerra marítima son inviolables y, enarbolando como evangelio las obras de A. T. Mahan, preservar una estructura tradicional de la fuerza naval, en la seguridad de que más pronto o más tarde aparecerá un desafío al libre uso de los mares, y la defensa contra esa amenaza no se improvisa. Escoltas, submarinos, buques y medios de defensa aérea serán necesarios en proporciones y cantidades no muy diferentes de las de hoy (ayer). La idea ciertamente no carece de atractivo: la receta es fácil de aplicar y evita los riesgos de escudriñar el futuro. Al declararlo inescrutable, simplemente extrapola el presente.

La segunda opción sería unirse al carro del vencedor, y este carro es *conjunto y combinado*, el grito de guerra hoy de moda en la OTAN y, dada la primacía militar de su doctrina, también último grito en las doctrinas individuales de los aliados. Su reputación en gran parte se debe a que, cuando la OTAN decidió que podía intervenir en asuntos no propiamente del Artículo 5 (defensa mutua), se dio a sí misma la herramienta para ello y, entendiendo que estas operaciones serían lógicamente expedicionarias, la herramienta consistió en lo que ha venido a llamarse las *Combined Joint Task Forces (CJTF)*, fuerzas autosuficientes, combinadas como aliadas que son, y conjuntas como presumiblemente exige la acción en un conflicto alejado y de naturaleza imprecisa, de manera similar al antibiótico de amplio espectro que sirve tanto para un resfriado como para la fiebre tropical. El concepto resultó de tal éxito que se ha convertido en una de las piedras angulares de la estrategia convencional aliada, paradójico éxito porque no ha sido utilizado todavía. Kosovo ofreció una excelente oportunidad que debió haberse aprovechado

aunque el concepto no había sido (no lo es todavía) declarado totalmente operativo.

Una importante razón de la popularidad de las *CJTF* es que la integración en unidades conjuntas fue percibida como una elegante manera de ahorrar en presupuestos de defensa, pues muchos sistemas comunes a las distintas armas podrían compartirse. Era la época de los *dividendos de la paz*. Desgraciadamente nadie explicó con claridad entonces, y sólo ahora empieza la verdad a abrirse paso en forma de facturas, que el carácter expedicionario que acompaña a estas fuerzas las hace mucho más caras, aunque sean más reducidas. Es el espejismo inducido por los adjetivos *ligero y flexible*, tan del gusto de los ahorradores de los dineros de defensa, que frecuentemente no ven la complejidad de los sistemas de transporte y de mando, control y comunicaciones que esos adjetivos ocultan. Pero es que además, las *CJTF* adolecen de un defecto hijo de su propio teórico éxito: su tamaño ha sido ambiciosamente puesto al nivel de cuerpo de ejército para el componente terrestre (debemos aceptar que las unidades terrestres, con su sistema rígidamente jerárquico e internacionalmente compartido, proporcionan una buena unidad de medida). Ello resulta en una fuerza conjunta de proporciones desmesuradas, una herramienta más apta para trabajos ciclópeos que para delicadas operaciones quirúrgicas.

Así pues, el teléfono de teclas, tan atractivo y pseudo-moderno, deja sin embargo que desear, pues aunque la idea de principio parece correcta, la resolución de los problemas que nos ha traído la demasiado fervorosa adopción de las *CJTF* parece difícil, y la respuesta que ofrece incompleta. Es el momento, por tanto, de saltar por encima de estas dificultades y buscar algo más ambicioso, el teléfono con televisión y música, aunque sea más pequeño. Para encontrarlo todo consiste en analizar qué es lo que exactamente debemos entender por *conjunto*. Si ciertamente se trata de armonizar la contribución de las distintas armas y capacidades para obtener el mejor fin de la manera más económica, no es preciso que la contribución sea de manera simultánea y a partes iguales. Los distintos momentos y situaciones de la acción militar no siempre se prestan al empleo de la misma combinación de elementos, y si nos empeñamos en utilizarlos todos todas las veces y en iguales proporciones lo que obtendremos será un clamoroso desaprovechamiento de los medios. La convergencia en el objetivo a menudo requiere el uso escalonado de ellos. El uso de dosis masivas de antibiótico de amplio espectro debe dejar paso a las cantidades medidas y sucesivas de antibióticos específicos, graduados y escogidos con arreglo al padecimiento. Esta es la tercera y revolucionaria opción abierta a las fuerzas navales: usemos la mayor homogeneidad posible de material, adiestramiento y medios de todas clases, pero explotándolo de manera que maximicemos el resultado gracias al mejor empleo de lo que las fuerzas navales tienen intrínsecamente, que es la capacidad de desplazarse por la mar, con relativa rapidez y con todos sus medios, sin impedimentos legales fronterizos o diplomáticos. Pero veamos en qué se traduce esto exactamente.

La primera tentación sería convertir esas virtudes en *proyección del poder naval sobre tierra*. Ciertamente la posibilidad existe, pero representaría en el nivel operacional un retroceso de la doctrina de lo conjunto que

hemos profesado, o al menos una falta de avance, al tiempo que requeriría una formidable inversión para disponer en cantidad suficiente de infantería de marina, aviación de ataque a tierra y misiles de ataque a tierra TLAM (Tomahawk Land Attack Missiles) o similares. Y lo que es peor, ni siquiera ello sería la solución, pues mucho del problema que presentan las operaciones de mantenimiento de la paz con que hoy nos enfrentamos reside en su gran duración, que requiere tener fuerzas estacionadas permanentemente en una zona, si no hostil al menos poco amigable, y numerosos relevos. Los elementos de la tríada de la proyección del poder naval sobre tierra no se prestan a ello, ni siquiera el primero, la infantería de marina, de la que su nombre de pila no debe hacernos confundirla con la infantería, ya que la de apellido *marina* debe mantener su cordón umbilical con los barcos que son su base, y reintegrarse a ellos lo antes posible para reconstituir la capacidad anfibia que es su razón de ser. Además, si consideramos que la OTAN no pretende conducir estas operaciones más que en la inmediata vecindad de su territorio, lo que podría aportar la fuerza naval de los otros elementos de proyección podrá ser un deseable aditamento, pero nunca esencial, ya que no puede competir con las aeronaves y armas que se pueden desplegar desde territorio aliado próximo.

Entonces, si no es pura y simple proyección de poder naval sobre tierra como parte de la estrategia conjunta y en convergencia con las fuerzas terrestres y aéreas, ¿qué es lo que la fuerza naval puede ofrecer a esa estrategia conjunta?. Lo siguiente:

- Mando y control. No existe mejor plataforma para ejercer el mando y control de una fuerza conjunta que un buque. Sus comunicaciones integradas y su movilidad, que le permiten no sólo navegar sino permanecer atracado en el puerto más conveniente y adquirir conectividad con el transporte terrestre y aéreo sin romper la continuidad de su operación, le hacen eficiente y libre de obligaciones políticas y diplomáticas; sus alojamientos y servicios también integrados, la ausencia de necesidad de protección, la energía casi ilimitada de que dispone, le hacen práctico y económico. De la idoneidad de la plataforma marítima para este fin da buena prueba el hecho de que ciertas estimaciones actuales para cuarteles generales de CJTF cifran en unos 4.500 hombres los basados en tierra, y en 540 para el que se proyecta basado en el USS *Mount Whitney*, siendo ambos modelos de la misma capacidad teórica de conducción de operaciones.
- Una capacidad conjunta embrionica, limitada en duración y entidad, pero accesible muy pronto. Las fuerzas navales, incluídos sus medios anfibios y aéreos, pueden llegar en días en vez de las semanas, sino meses, que necesitan las fuerzas terrestres para su primer despliegue. Naturalmente esta rapidez de despliegue es a costa de algo, que es la limitada capacidad para permanecer y lo relativamente ligero de las fuerzas que se pueden proyectar. Por otro lado, la llegada temprana puede significar que el conflicto esté en sus fases iniciales, con lo que incluso una fuerza modesta puede ser decisiva - tanto por razones prácticas como simbólicas - y hacer superflua la entrada en escena de fuerzas más pesadas.

- Defensa de ámbito de teatro de operaciones contra misiles balísticos. Esta capacidad TBMD (Theater Ballistic Missile Defense) existe no sólo en buques, pero estos llegan antes, pueden situarse en relación con la amenaza con muchas menos restricciones, y cubren por ello un área mayor.

Todo esto tiene un factor común, que es la capacidad para desplazarse rápidamente, en orden de combate y con la logística consigo, por caminos neutrales y sin impedimentos legales o dificultades diplomáticas, y retirarse sin ruido ni grandes preparaciones; en pocas palabras, capacidad para llegar primero sin trabas y graduar la presencia a voluntad. Naturalmente, llegar primero significa sacrificar la contemporaneidad que parece formar parte sustancial del concepto de lo conjunto, pero la contribución al objetivo común sigue garantizada, incluso mejorada.

Pero una contribución naval a la estrategia conjunta no puede detenerse en hacer lo mismo pero más deprisa, si los medios empleados son tan diferentes que la transición se hace difícil. Por ello, la adaptación de los objetivos de fuerza naval a este principio debe incluir las siguientes medidas:

- Elevar el nivel de ambición aliado no norteamericano en unidades anfibas hasta el de dos o más brigadas operando coordinadamente, lo que puede ser o no nivel divisionario. La base para ello podría ser la cooperación entre las fuerzas anfibas anglo-holandesa e hispano-italiana.
- La provisión por una o varias de las marinas aliadas de una plataforma alternativa al USS *Mount Whitney*, ya que éste sólo es claramente insuficiente tanto por razones puramente materiales como políticas, la más evidente de las cuales es que simultáneamente es el buque de mando de la Segunda Flota de los EEUU, cuyas obligaciones en otra parte del mundo (EEUU es una potencia global, la OTAN regional) pueden ser circunstancialmente prioritarias.
- Un mayor compromiso con los aspectos materiales de lo conjunto, procurando que los equipos sean compatibles e incluso los mismos que los de las fuerzas que van a continuar la acción. Las aeronaves, tanto de ala fija como rotatoria, son la parte más difícil, pero más importante, de este aspecto. En el caso español es crucial hacer normal la utilización de aeronaves del Ejército a bordo de plataformas navales, que facilitarían las fases iniciales (navales) de la intervención y la transición al despliegue terrestre, así como el uso por la Infantería de Marina de los mismos medios de artillería y vehículos de combate que el Ejército. Más aún, dando un paso más en la famosa conjunción de teléfono y televisión, podría potenciarse la operatividad de la Brigada Anfibia con el apoyo de vehículos pesados - artillería, carros - del Ejército de Tierra.
- Reconsiderar la composición de las fuerzas de reacción inmediata de la OTAN, en particular la STANAVFORLANT y la STANAVFORMED. Su composición actual, exclusivamente fragatas y destructores, no las hace

adecuadas para la inmediatez que su misión requiere en el marco de las operaciones de apoyo de la paz. La inclusión de un componente anfíbio, por modestísimo que fuera, supondría una mejora cualitativa en este aspecto, permitiéndolas cumplir con su mandato de acudir inmediatamente a la crisis para establecer una presencia *efectiva*, y formar el núcleo sobre el que construir posteriormente fuerzas superiores. Hoy son capaces de establecer una presencia pronta, pero ineficaz, y difícilmente pueden incrementarse capacidades relacionadas con el combate en tierra sobre un núcleo inexistente. La fusión de ambas fuerzas en una sola podría allanar el camino a esta transformación, pues las cinco naciones que contribuyen a ambas, España entre ellas, podrían ser persuadidas para proporcionar esos medios más "exóticos" como compensación a la reducción de su esfuerzo.

- Un esfuerzo concertado de las marinas aliadas para incluir la capacidad TBMD en los buques de nueva construcción. Esta capacidad no es mucho más exigente en términos de peso y empacho que un sistema moderno de defensa aérea convencional, con el que comparte muchos elementos, y es desde luego mucho más económico que los precios sumados del buque de propósito general y el sistema TBMD basado en tierra a los que sustituye.
- Un esfuerzo similar para desarrollar versiones más baratas de los TLAM, así como artillería y munición de gran alcance y precisión. Ambos sistemas son excelentes medios para las primeras fases de una campaña de bombardeo aéreo, pero los primeros están muy poco extendidos, y los segundos inexistentes, a pesar de estar dentro de las posibilidades de la tecnología actual.

En definitiva, la fuerza naval tiene mucho campo para hacerse más útil a la estrategia conjunta, en especial en el ámbito de las operaciones de apoyo de la paz. Pero para ello debe abandonar viejos hábitos y reconocer que su papel en lo conjunto no es siempre materialmente *equivalente* al de los otros componentes, que su fortaleza no está en la cantidad, sino en la disponibilidad y movilidad. Debemos señalar claramente la bondad de nuestro producto, basada en lo amigable del medio sobre el que se desplaza, que permite un mayor alistamiento, una mayor capacidad para llegar pronto, que puede ser crucial, y que lo que ello dicta es una armonización temporal, más bien que espacial, de la contribución. Esto se puede expresar en un simple lema:

¡las fuerzas navales llegan siempre primero!

* * * * *

Índice

Presentación

Pablo Oliveri Sánchez
Contralmirante
Director de la Escuela de Guerra Naval

Teoría del Pensamiento Naval Pág. 1

Eliseo Álvarez-Arenas
Almirante
De la Real Academia Española

Recuperar La Mar 13

José-Ventura Olaguíbel del Olmo
Director de la Cátedra de la Mar de la
Universidad Camilo José Cela

Un Círculo Mágico 25

Francisco Javier Cortés Uría
Capitán de Fragata

Las Ciencias en las Fuerzas Armadas 33

Rafael Boloix Carlos-Roca
Capitán de Navio
Director del Real Instituto y Observatorio
de la Armada

El Cambio del Milenio 47

Javier Pery Paredes
Capitán de Fragata

La Contribución Marítima a la Estrategia Conjunta 55

Fernando del Pozo García
Contralmirante