

# TEMAS PROFESIONALES

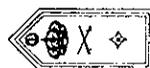


## LA OPERACIÓN *ROMEO SIERRA* Y LA ACCIÓN CONJUNTA

*La tierra es el fundamento del Estado. ¿Cómo podría cederse?*

Sunt Tzu.

José M.<sup>a</sup> TREVIÑO RUIZ



### Antecedentes



A primera operación militar española en la que intervinieron fuerzas terrestres, navales y aéreas, fue el desembarco de Alhucemas del 8 de septiembre de 1925, operación que, además de conjunta, fue combinada al intervenir unidades de la flota francesa, al mando del contralmirante Hallier.

Mandaba toda la operación el general Primo de Rivera, a la sazón presidente del Gobierno, y sus mandos componentes eran el general Sanjurjo, al frente de la fuerza de desembarco; el vicealmirante Yolif, con las

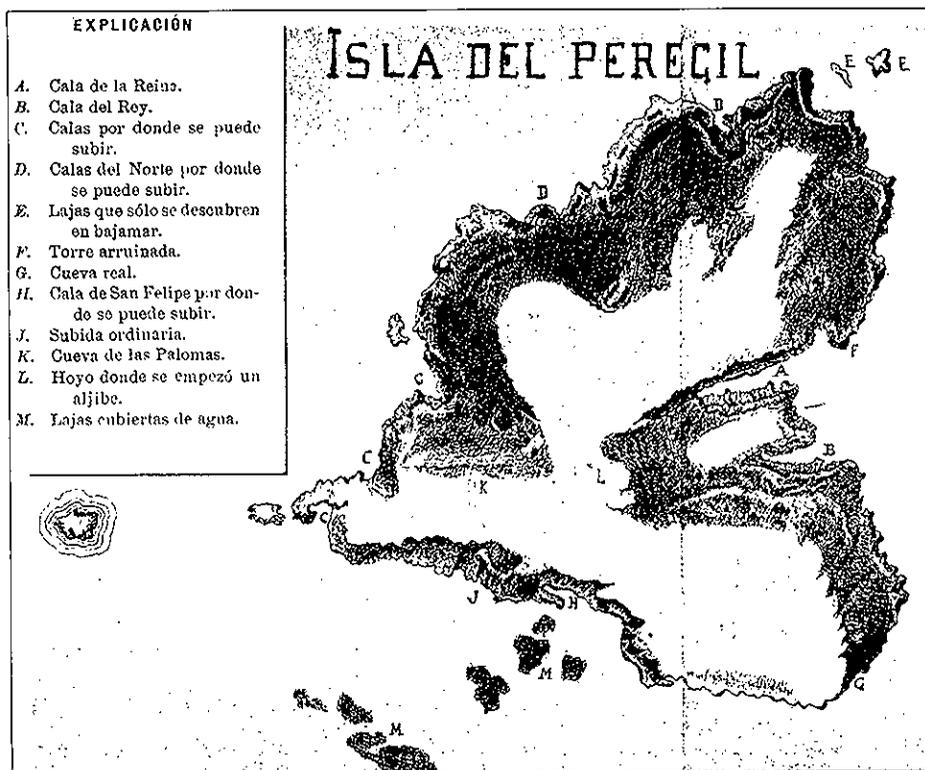


Ilustración del artículo titulado «Isla del Perejil y Santa Cruz de Mar Pequeña», publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA en el cuaderno de enero de 1908.

fuerzas navales, y el general Soriano, director de la aviación militar, como jefe de la Fuerza Aérea.

Tres cuartos de siglo más tarde, y teniendo de nuevo como escenario el norte de África, en este caso la minúscula isla del Perejil, se desarrolló la primera operación conjunta real desde la unificación de los tres ministerios militares, hace un cuarto de siglo, acción realizada bajo el mando operativo (OPCOM), del almirante general Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Defensa que promulgaría el plan de operaciones (OPLAN) y en la que intervendrían efectivos de los tres ejércitos, siendo el comandante de la Fuerza Operativa (COMANFOR) otro oficial general naval, el contralmirante Bringas, comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (COMGRUFLOT), que tendría el OPCON o control operativo de la Fuerza. Como mandos componentes intervendrían el Mando Operativo Terrestre, que delegaría el planeamiento de la toma de la isla en sí en el jefe del reciente-

mente constituido Mando de Operaciones Especiales, el general Andreu, con sede en Rabasa (Alicante), y que tendría el Mando Táctico o TACOM de los efectivos terrestres. El Mando Operativo Naval, a su vez, delegaría el planeamiento de la fase anterior a la operación propiamente dicha y el despliegue naval inicial en el almirante de la Flota, almirante Balbás, con su cuartel general en Rota, que delegaría previamente el TACOM de las unidades navales que se encontraban desplegadas en el área en el comandante de la fragata *Navarra*, capitán de fragata Rodríguez Garat. Por último, todo lo referente a las operaciones de defensa aéreas sería delegado por el Mando Operativo Aéreo en el general jefe del Mando de Combate (GJMACOM), general Rubio, ubicado en la base aérea de Torrejón, y que tendría el TACOM de las unidades del Ejército del Aire, mostrando una gran flexibilidad y adaptación a la situación.



Contralmirante Jesús María Bringas Andújar, comandante de la Fuerza Operativa de la Operación ROMEO SIERRA, que enarboló su insignia en el *Castilla*.

### Antecedentes históricos

Cuando los periódicos del viernes 12 de julio de 2002 anunciaron en su primera página la ocupación de la española isla del Perejil, por parte de una docena de gendarmes marroquíes, pocos sabían dónde ubicarla y casi nadie de su azarosa historia.

Como un farallón más entre punta Leona y punta Almansa, oculta a los distraídos ojos de los buques mercantes que a diario transitan por el estrecho de Gibraltar, la isla del Perejil o Peregil se yergue, a seis millas de Ceuta, cual pétreo centinela frente a la costa marroquí, distante apenas 1,5 cables de su rocoso y escarpado perímetro. Su forma es casi triangular con una milla de bojeo; su lado mayor de apenas 500 metros y el menor de 300 le otorgan una superficie aproximada de unos 75.000 m<sup>2</sup>, formando una meseta con una altura máxima de 74 m, de escasa vegetación y carente de agua.

La isla fue posesión portuguesa desde el año de 1415, y albergó en épocas pretéritas alguna edificación para defenderse de las acometidas de

los piratas berberiscos que merodeaban por sus costas, atentos al paso de los buques cristianos que cruzaban por el Estrecho. Tras la unión de los reinos de España y Portugal en la persona de Felipe II, la ciudad de Ceuta y la isla del Perejil pasaron en 1581 a la corona española, permaneciendo en ese mismo estatus al separarse España y Portugal, gracias al tratado firmado el 13 de marzo de 1663, por el que el monarca español devolvía al lusitano todas las posesiones portuguesas menos la plaza fuerte de Ceuta y la isla del Perejil.

A lo largo de su historia, en 1580, 1610, 1746 y 1762, los ingenieros militares españoles realizaron diferentes estudios para artillarla y controlar el Estrecho, pero siempre se abandonó el proyecto por oneroso. En 1808, y tras la invasión napoleónica, tropas españolas guarnecieron la isla hasta 1813, siguiendo los consejos de los ingleses, que a su vez trataron de ocuparla sin éxito en 1848. Por la firma de la paz de Wad-Ras, el sultán de Marruecos cedía a Su Majestad la Reina de las Españas, «a perpetuidad y en pleno dominio y soberanía, todo el territorio comprendido desde el mar, siguiendo las alturas de la sierra Bullones, hasta el barranco de Anghera». En 1887, el Gobierno español mandó construir un faro, izándose la bandera española de forma permanente. El 1 de abril de 1889, el sultán de Marruecos quiso colocar una garita de vigilancia en la isla, pero ante las protestas del gobierno español hubo de abandonar esa idea. Con el final del protectorado español de Marruecos en 1956, no se hizo ninguna referencia a la isla, que mantuvo una pequeña guarnición, compuesta por un cabo y cuatro soldados de la Compañía de Mar de Ceuta, hasta comienzos de los años 60, en que se retiró el último soldado. La última mención oficial de la isla vino en la presentación, ante el Congreso de los Diputados el 26 de febrero de 1986, del Estatuto de la Ciudad de Ceuta, que en su artículo 2.º del título preliminar decía así: «... el territorio de la ciudad de Ceuta es, junto con el peñón de Vélez de la Gomera y la isla del Perejil, el comprendido en la delimitación actual de su territorio municipal».

## La situación

El 11 julio de 2002, una embarcación de la Guardia Civil del Mar procedente de Ceuta, avistaba poco después de las 1400 horas dos banderas marroquíes izadas, una tienda de campaña y a una docena de individuos que, trepando por la escarpada costa de la ensenada de Levante o del Rey, se habían instalado en la isla del Perejil. Los individuos iban uniformados con unos monos de la Gendarmería marroquí, y su mando lo ostentaba el capitán de corbeta Saïd Goumari de la Marina Real Marroquí —antiguo alumno de la extinta ETEA (Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada, en Vigo) donde cursó la especialidad de Electrónica—, que se negó a obedecer a los requerimientos de los guardias civiles de abandonar la isla.



Imagen por satélite LANDSAT (Instituto Geográfico Nacional) de la costa africana del Estrecho, en la que puede apreciarse la isla del Perejil en el centro y a la derecha Ceuta. (Ilustración del artículo titulado «La isla del Perejil» publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA, en el cuaderno de julio de 2000).

Puesto el hecho en conocimiento de la cadena de mando de los ministerios del Interior y Defensa, esa misma tarde se reunía el ministro de Defensa con los miembros de la junta de jefes de Estado Mayor para tratar esa flagrante violación de la soberanía española en una isla, que aunque situada frente a la costa de Marruecos, dista tan sólo siete millas de Tarifa, estando además dentro del radio de acción de las piezas de artillería de costa del MACTAE (Mando de Artillería de Costa del Estrecho). Naturalmente la situación no se debía resolver a cañonazos, y el problema que se debatía a los más altos niveles era la forma de recuperar la isla del Perejil sin escalar desmesuradamente la crisis ni empeorar de forma irreversible las relaciones entre España y Marruecos. Quizá si esa misma noche se hubieran enviado dos *estol* helitransportados de la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) de la Infantería de Marina, cuyo acuartelamiento de San Carlos en San Fernando se encontraba a tan sólo 50 millas náuticas del escenario de la invasión, la crisis se hubiera abortado antes de nacer; pero no fue así, y al día siguiente la invasión era noticia de primera página en todos los medios de comunicación social, y las reivindicaciones de Marruecos eran una provocación constante para todos los españoles dignos de este nombre.

En tanto en cuanto no se tomaba una decisión a nivel político, los estados mayores de los tres ejércitos y el Estado Mayor Conjunto de la Defensa empezaron a estudiar las diferentes líneas de acción, teniendo en cuenta los diversos factores que afectaban al problema y las distintas hipótesis a considerar. No había que olvidar el caso de las Malvinas, en que los argentinos consideraron la hipótesis que los británicos no iban a organizar una fuerza expedicionaria para recuperar las islas, y cuando la *task force* de la Marina británica se hizo a la mar, no existía un plan alternativo para evitar su reconquista.

## Las Fuerzas Armadas marroquíes

Lo primero a considerar era la amenaza que podría cernirse sobre las tropas españolas en el caso de intentar una operación para recuperar la isla. Extrayendo y analizando los datos de Marruecos en el conocido anuario *Military Balance*, llama la atención el desequilibrio existente entre los tres ejércitos, a favor del de Tierra, algo que tiene su explicación si pensamos que Marruecos siempre tiene omnipresente el conflicto del Sáhara, donde el Frente Polisario materializa una guerrilla sin elementos aéreos ni navales.

El potente Ejército de Tierra, creado en 1956 a raíz de la independencia de Marruecos, ha sufrido en los últimos 25 años, y como consecuencia de la expansión hacia el sur, un enorme crecimiento, habiendo pasado de 80.000 hombres en 1975, año de la ocupación del Sáhara Español, a más del doble, unos 175.000, aunque, eso sí, con el 80 por 100 de sus efectivos desplegados en las provincias saharauis, estacionando el resto de sus unidades en las proximidades de su potencial enemigo argelino, con el que sostuvo una corta guerra a comienzos de los 60. En esencia el Ejército Real consta de una brigada ligera de seguridad, de guarnición en el área de Rabat para guardia y protección del rey Mohamed VI, una brigada acorazada con carros *M-60*, dos brigadas paracaidistas y tres brigadas de infantería mecanizadas. Además de estas grandes unidades, existe una pléyade de regimientos y batallones desplegados a lo largo y ancho del extenso territorio marroquí, amén de unidades de operaciones especiales. El total de unidades acorazadas y mecanizadas se estima en unas 2.600, contando con 320 carros de combate norteamericanos *M-60* y 185 *M-48A5* similares a los españoles, estando pendientes de recibir los más modernos *T-72B* de origen bielorruso.

En el ámbito naval, sus buques son bien conocidos, pues la mayoría han sido construidos en astilleros españoles, como es el caso de la hasta ahora su unidad más potente de su Marina, la corbeta clase *Descubierta*, *Lt. Col. Arrahmani*, dotada de misiles Exocet y torpedos antisubmarinos. De acuerdo con el prestigioso anuario *Jane's Fighting Ships*, mucho más moderna es la fragata *Mohamed V*, entregada en marzo de este mismo año por los astilleros franceses de L'Atlantique en Saint Nazaire, similar a las de la clase *Floreal* de la Marina francesa y dotada asimismo de misiles antibuque Exocet. El grueso de las unidades de la Marina real marroquí lo forman una treintena de patrulleros de las clases *Lazaga* (4) y *Cormorán* (6), construidos igualmente por Izar; *Osprey* Mk-II (4), de construcción danesa; PR-72 (2), PR-32 (10) y OPV- 64 (6) de construcción francesa; en total 32 patrulleros de diversas características.

Exceptuando los cuatro *Lazaga* que cuentan con misiles Exocet MM-38 antibuque, el resto de los patrulleros sólo cuenta con cañones con calibres que oscilan entre los 76 mm de los *Lazaga* y *PR-72* a los 40 mm del resto, con la excepción de los pequeños PR-32, que sólo llevan un cañón de 20 mm. Exis-

ten además una treintena de lanchas de la Gendarmería, *Arcor 46* (18) y *Arcor 53* (15), de nulo valor militar, dedicadas a la represión del contrabando y tráfico de drogas.

Todas estas unidades se encuentran repartidas entre el Mediterráneo y el Atlántico, estacionadas en sus base principales de Casablanca y Alhucemas. Los efectivos totales alcanzan los 8.000 hombres, la mayoría procedentes del servicio militar obligatorio que dura 18 meses, incluyendo a los 1.500 infantes de marina, en su mayoría estacionados en Alhucemas, que cuentan con un reducido número de buques y embarcaciones de desembarco.

Los comienzos de la Real Fuerza Aérea marroquí fueron con aviones soviéticos, *Mig-15* y *Mig-17*, y su modernización posterior consistió en la adquisición de aviones norteamericanos *F-5* y franceses *Mirage F-1*, que todavía perduran, aunque se está pendiente de adquirir aviones *F-16* de origen saudí, que elevarán notablemente la capacidad aérea. En total la Fuerza Aérea marroquí cuenta con unos 200 aparatos entre aviones y helicópteros, de los que aproximadamente unos 70 son cazas de los dos tipos antes mencionados.

Un rápido análisis de todo lo anteriormente expuesto nos lleva a la conclusión que las FAS marroquíes están compuestas por un numeroso y mecanizado Ejército de Tierra, con tropas aguerridas y adiestradas gracias a ese extenso campo de maniobras que es el Sáhara Occidental, aunque desplegadas en su mayoría en el sur. La Marina, más propia de un servicio de guardacostas que de una armada oceánica, se compone de unidades de pequeño porte, armadas con cañones de pequeño calibre, con la excepción de los seis buques antes mencionados dotados de misiles Exocet, estando organizadas y concebidas para cubrir sus prolongadas costas, desde la frontera con Argelia hasta la de Mauritania, para vigilar y controlar sus ricos bancos pesqueros y reprimir el contrabando y el tráfico ilegal de drogas e inmigrantes. Su Fuerza Aérea, a todas luces necesitada de una modernización (de ahí la adquisición de los *F-16*), y con un adiestramiento que presuponemos inferior al de cualquier fuerza aérea de la OTAN, puede no obstante alcanzar objetivos al otro lado del Estrecho si el país atacado no dispone de una defensa aérea eficaz.

## El desarrollo de los acontecimientos posteriores

A las pocas horas de la invasión, helicópteros *Cougar* y *Chinook* del Ejército de Tierra, operando desde el helipuerto ceutí de Viña Acevedo y del mellense de Rostrogordo, reforzaban las guarniciones del peñón de Vélez de la Gomera, enclavado en la bahía de Alhucemas, la isla de este nombre y el archipiélago de las Chafarinas, poco después que un patrullero marroquí se aproximara a la isla del Rey, de este archipiélago, también deshabitada. Simultáneamente las guarniciones de Ceuta y Melilla, con más de 7.000 efectivos, eran puestas en estado de máxima alerta y acuarteladas.



*Castilla.* (Foto: ORP, Armada).

La fragata *Navarra*, con una unidad de Infantería de Marina y embarcaciones *Supercat* a bordo, a la que más tarde se le uniría su gemela *Numancia*, alistada en un tiempo récord, se incorporaba el mismo día 12 para tomar el mando táctico de los patrulleros *Laya*, *Cándido Pérez* y *P-114*, que ya se encontraban en las proximidades de la isla del Perejil, ejerciendo además una poderosa disuasión con su sola presencia, dadas las características de sus misiles Harpoon antibuque y Standard SM-1MR antiaéreos. Simultáneamente las corbetas *Infanta Elena* y *Cazadora* se dirigían a la zona del cabo Tres Forcas para controlar los accesos al puerto de Melilla y vigilar el archipiélago de las Chafarinas. Desde el arsenal de Ferrol, saldrían con rumbo sur las fragatas *Baleares* y *Asturias* de la 31.<sup>a</sup> Escuadrilla, con gran capacidad antiaérea gracias a sus radares tridimensionales SPS-52B y sus misiles SAM Standard SM-1MR.

El Ejército del Aire tampoco permanecía ocioso, alertando sus Alas 11, 12, 14, y 15 de aviones *F/A-18 Hornet* y *Mirage F-1*, desplegados en las bases aéreas de Morón, Albacete, Torrejón y Zaragoza, al mismo tiempo que su red de alerta y control, compuesta por todos los EVA (Escuadrón de Vigilancia

Aérea) más el GRUMOCA (Grupo Móvil de Control Aéreo) desplegado, estratégicamente dispuestos en el perímetro exterior de la península Ibérica, islas Canarias y Baleares, constituían un telón impenetrable a cualquier *raid* que pretendiese violar el espacio aéreo español.

En la misma mañana del viernes día 12, el contralmirante Bringas, comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota COMGRUFLOT, recibía una llamada del almirante de la Flota en la que le comunicaba que había sido designado COMANFOR o comandante de la Fuerza Operativa que debía restituir el islote a la soberanía española. En la base militar de Rabasa, en Alicante, sede del Mando de Operaciones Especiales (MOE), el general de brigada Andreu, jefe del MOE, recibía la orden del Mando Operativo Terrestre (MOT) de alistar y preparar una unidad de operaciones especiales que sería helitransportada cuando el gobierno así lo decidiese para recuperar la isla del Perejil sin derramamiento de sangre y en el menor tiempo posible una vez dada la orden de tomar la isla.

Desde el centro de operaciones aéreas CAOC-8 ubicado en la base aérea de Torrejón, el teniente general Rubio, general jefe del Mando Aéreo de Combate (GJMACOM), dirigía todo lo concerniente a la defensa aérea de España: la alerta de los cazas *F-18* y *F-1* puestos a su disposición, la adquisición de información relativa a la operación, se obtendría por medio de aviones *Aviocar 212*, *Falcon 20*, *Cessna Citation* y aviones de patrulla marítima *P-3 Orion* basados en la base aérea de Morón. Esta información posteriormente sería procesada en el Centro de Inteligencia Aérea (CIA).

Mientras continuaba el intercambio de notas diplomáticas entre Madrid y Rabat sin llegar a ningún acuerdo, los estados mayores de los tres ejércitos seguían planeando la operación conjunta, coordinados por el EMACON. El estado mayor del almirante Bringas se encontraba a bordo del buque anfibia *Castilla*, LPD especialmente configurado para actuar como buque de mando de una fuerza, al estar dotado de todos los sistemas CIS (*command information system*) necesarios en operaciones conjunto combinadas. El día 16 salió a la mar estacionándose en el área del Estrecho, listo para dirigir las operaciones de recuperación de la isla, controlando la actuación de buques, aviones, helicópteros, fuerzas de operaciones especiales y de Infantería de Marina.

## La operación conjunta de recuperación de la isla

En la tarde del 16 de julio, festividad de la virgen del Carmen, patrona de la Armada, la normalidad reinaba a bordo de los buques que patrullaban el mar de Alborán y el Estrecho. En la mar se encontraban las fragatas *Navarra*, *Numancia* y *Baleares* en el área del Estrecho, junto con los patrulleros *Laya*, *Cándido Pérez*, *Ízaro*, *P-111* y *P-114*. En el área de Melilla, las corbetas *Cazadora* e *Infanta Elena* seguían proporcionando cobertura naval a las Chafarinas

y a la ciudad autonómica. No muy lejos de Tarifa, la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada a bordo del *Castilla*, con helicópteros de las 3.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup> escuadrillas de aeronaves, se encontraba lista para intervenir. En el aeropuerto de Málaga la EZAPAC, o Escuadrón de Zapadores Paracaidistas, había destacado un equipo táctico o TACP que se encontraba igualmente alisado para entrar en acción.

En Rabasa ya se ubicaban los cuatro helicópteros *Cougar* que debían transportar a los 23 hombres del Grupo de Operaciones Especiales III (GOE III) que iban a intervenir directamente en la recuperación de la isla, a ellos se unirían cinco infantes de marina, dos tenientes, un brigada y dos cabos, que participarán asimismo en la operación. Estos helicópteros de transporte irían escoltados, desde la base de El Copero (Sevilla), por tres helicópteros de ataque *HU-10* armados con cañones de 12,7 mm.

A las 2343 horas el presidente del Gobierno tomó la decisión de emplear la alternativa militar, orden que transmitió el ministro de Defensa a todos los miembros de la JUJEM, llegando a Bétera la orden de despegue de los helicópteros que deberían transportar a elementos del GOE III, desde Rabasa a la base de El Copero en Sevilla, donde repostarían para iniciar el salto final a las 0400 horas, junto con los tres helicópteros de escolta *HU-10*, no sin antes



recoger en Facinas, Cádiz, a los cinco infantes de marina, dos de ellos controladores aéreos avanzados o ACAF y el resto de operaciones especiales. La hora H se fijó a las 0617 horas del día 17 de julio, es decir, al comenzar el crepúsculo matutino, de forma que los helicópteros dejaran a los incursores con las primeras luces del alba. Paralelamente un helicóptero de la 10.<sup>a</sup> escuadrilla de la FLOAN, estacionado en Rota, había estado haciendo un vuelo FLIR, actualizando los contactos de superficie en el área que pudiesen afectar a la operación, contactos que afortunadamente se reducían a simples patrulleros, no habiendo rastro ni de la corbeta *Arrahmani* ni de la fragata *Mohamed V*, que hubie-



ran podido comprometer el éxito de la operación en el último instante; tan sólo el patrullero *Al Hahiq* (308), de la clase *Osprey Mk-III* de 475 t y armado con un cañón Bofors 40/60 y dos Oerlikon 20 mm, se encontraba frente a la isla del Perejil, pudiendo suponer un peligro para los helicópteros y sus ocupantes.

A las 0627 horas, con un ligero retraso sobre el horario previsto debido al fuerte viento de levante reinante que ya alcanzaba los 35 nudos, tomaba tierra en la isla el primer *Cougar*, siendo seguido por el segundo y el tercero, que depositaron a los 23 efectivos del GOE III y los cinco infantes de marina, sin otro percance que el toque de una de las aspas del rotor de un *Cougar* con una protuberancia de tierra, afortunadamente sin consecuencias.

Paralelamente dos patrulleros de la Armada, *Ízaro* y *Laya*, dando muestras de arrojo y decisión, ya que desplazaban bastante menos que el *Al Hahiq*, se situaron a banda y banda del patrullero marroquí emparedándolo prácticamente, sin permitirle reaccionar ante la incursión helitransportadas, y mucho menos abrir fuego, todo ello ante la vigilante mirada de la fragata *Navarra*, atenta a la maniobra con todos sus sensores y armas alistados.

Afortunadamente los seis infantes de marina marroquíes, ocupantes de la isla, no reaccionaron violentamente y, siguiendo las indicaciones del *Cougar* que portaba un equipo de megafonía, los tres centinelas depusieron sus armas, mientras que los tres soldados restantes que descansaban fueron súbitamente despertados. La bandera marroquí fue reemplazada por la española, y aquí acabó la operación militar propiamente dicha, que si bien su ejecución apenas

duró una hora, mientras se rastreaba la isla en busca de más ocupantes, su preparación duró cinco días.

El único daño fue, además de la pala del rotor ya mencionada, un golpe en la rodilla de un soldado español producido al saltar desde su helicóptero. Una hora más tarde la Legión de Ceuta relevaba en la isla a los efectivos de operaciones especiales, y los seis militares marroquíes, a los que se trató de forma correcta, dándoles un desayuno caliente y una muda limpia en Ceuta, fueron devueltos sobre las 10 de la mañana en El Tarahal, punto fronterizo de Ceuta con Marruecos, junto con su armamento personal: cuatro fusiles de asalto AK-47 y dos H&K.

Durante el desarrollo de la operación y horas posteriores, se mantuvieron alertados los *Harrier* de la 9.<sup>a</sup> escuadrilla y en el aire aviones *F-18* que actuaron como CAP (*combat air patrol*), dispuestos a interceptar cualquier traza no identificada que tratase de penetrar en el espacio aéreo español.

## Conclusiones

Una acción por parte de uno de los centinelas disparando su Kalashnikov hubiera podido suponer la pérdida de un helicóptero *Cougar*, con el riesgo de perecer todos sus ocupantes. A su vez, si el patrullero clase *Osprey* hubiera abierto fuego, podía igualmente haber hecho abortar la operación, por lo que posiblemente habría sido necesario acallarlos. La pérdida de un solo marroquí hubiese supuesto una serie de protestas por parte del mundo árabe, con consecuencias políticas y económicas incalculables para España. Las bajas de efectivos españoles hubieran sido difícilmente justificables frente a la opinión pública. Por ello no se podía correr ningún riesgo gratuito, que habría convertido la operación militar en un fracaso, si no militar, al menos político.

La efectividad de las unidades de operaciones especiales, probada durante la guerra de Afganistán, y los riesgos asimétricos actuales han obligado a adquirir una mayor y más veloz capacidad de proyección por parte de los tres ejércitos. La discreción y disuasión del submarino, al mismo tiempo que su inmunidad, lo hacen una pieza valiosísima, no sólo como fuente de inteligencia, sino también para el desembarco de unidades de operaciones especiales en costas hostiles. Pensemos en cuán distinta hubiese sido la operación desde el punto de vista naval si en el Orbat adversario hubiese habido un solo submarino. El rápido alistamiento de las fragatas de la Armada, al igual que el de los efectivos del Tercio de Armada, embarcados en los diferentes buques que intervinieron y destacados en Ceuta con sus embarcaciones *Supercat*, hacen de estas fuerzas unidades de alta disponibilidad. La defensa aérea de España estuvo en todo momento garantizada por el Mando de Combate, gracias a sus aviones *F-18* y *F-1* y los aviones *Harrier* de la FLOAN, así como a sus escuadrones de vigilancia aérea (EVAs).

La adquisición de helicópteros de combate tipo *Apache* o *Tigre* por parte de las FAS españolas puede considerarse una necesidad, si no para esta ocasión sí para el futuro, previendo una reacción hostil por parte de un numeroso y aguerrido Ejército de Tierra adversario dotado de más medio millar de carros de combate. La posibilidad de contar con patrulleros dotados con misiles antibuque, un viejo proyecto olvidado con los patrulleros clase *Lazaga* tristemente desguazados, evitaría en el futuro exponer costosas fragatas frente a patrulleros lanzamisiles adversarios ante ataques de un misil Exocet. Igualmente la necesidad de contar con más baterías de misiles antiaéreas para defender la costa sur de España es otra realidad para el caso de una incursión aérea procedente del norte de África.

La invasión de la minúscula isla de Granada por parte de los Estados Unidos en la década de los 80 sirvió para comprobar que los tres ejércitos no tenían procedimientos normalizados y que no se entendían en el campo de las comunicaciones. La crisis de la isla del Perejil ha servido para demostrar que las Fuerzas Armadas españolas son capaces de realizar una operación conjunta de forma impecable, pero que es necesario realizar una serie de adquisiciones en las dotaciones armamentísticas de los tres ejércitos, pues, llegado el caso de una confrontación con algún vecino norteafricano, los ejércitos españoles se verían irremisiblemente solos para afrontarla.

