

TEMAS PROFESIONALES



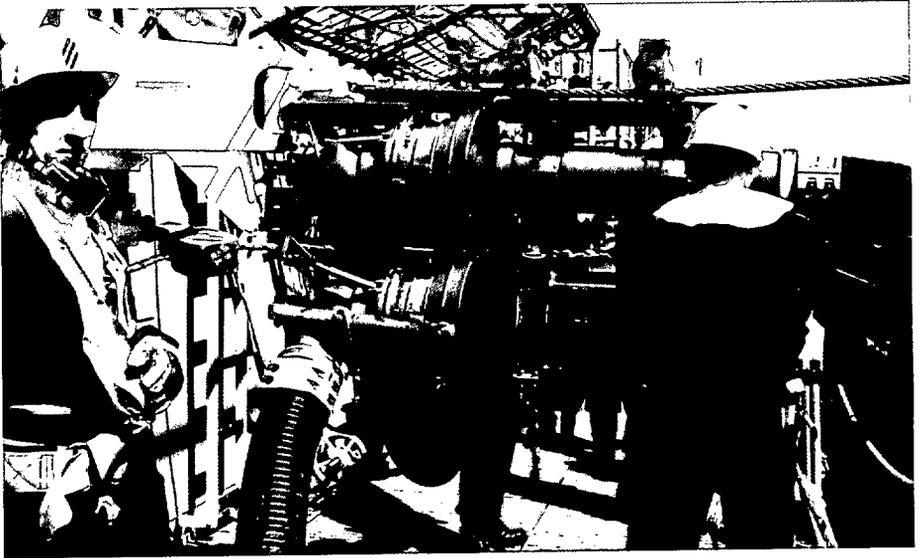
APOYAR UN EQUIPO MULTINACIONAL

Javier PERY PAREDES



El petrolero navega a rumbo desde hace unos minutos. La bandera Romeo, izada a tope por la banda de estribor, flamea al viento. El poderoso destructor se mantiene a unos escasos cientos de yardas por la popa del petrolero. El petrolero rompe la mar. Deja una ancha estela, en tanto que el destructor la corta con su afilada proa. Súbitamente, silba aguda la turbina, el destructor salta como un corredor de cien metros sobre el petrolero y le alcanza en unos segundos. En la cubierta del petrolero apenas una docena de personas se mueven cansinas y metódicas. A bordo del destructor una infinita legión de personas. Unos activos pendientes de la maniobra. Otros espectadores de lo poco usual. A bordo de uno y otro buque un silbato se hace oír. Comienza el espectáculo.

Ésta podría ser la descripción de una maniobra de aprovisionamiento en una mar cualquiera. Una de las muchas actividades que se llevan a cabo durante las operaciones navales. Un acontecimiento especial, esporádico, a bordo de los



(Foto: ORP Armada).

buques de combate. Sin embargo, un quehacer diario de los buques logísticos.

De las operaciones navales se suele tener la visión que los combatientes proporcionan. Ellos son los protagonistas de la historia. Sin embargo, como en cualquier historia, como en una obra de teatro o en una película, no solamente hay protagonistas, también hay otros actores en papeles secundarios que hacen que una obra se recuerde plenamente ¿Quién no recuerda la película *Rebeca* por el ama de llaves de la señora De Winter?

Así, como quien presencia una obra de teatro, las operaciones navales muestran un aspecto diferente en función de la persona que las observa. Los espectadores verán la obra con toda la grandeza, sobre un lujoso decorado. Los actores protagonistas como un sublime recital, aplaudidos desde el fondo oscuro del patio de butacas. Los actores secundarios observarán la imagen entre bambalinas. Verán parte del escenario, tendrán ante sí a los protagonistas. Pero tendrán ante sí también la parte trasera de los decorados con toda su realidad. Conocedores de la obra, oirán los fallos de los protagonistas al recitar el libreto. Apoyarán con sus palabras el prolongado silencio que nunca debió existir. En el fondo contribuirán a que los aplausos suenen a victoria. En estas líneas el actor en papel secundario es un petrolero.

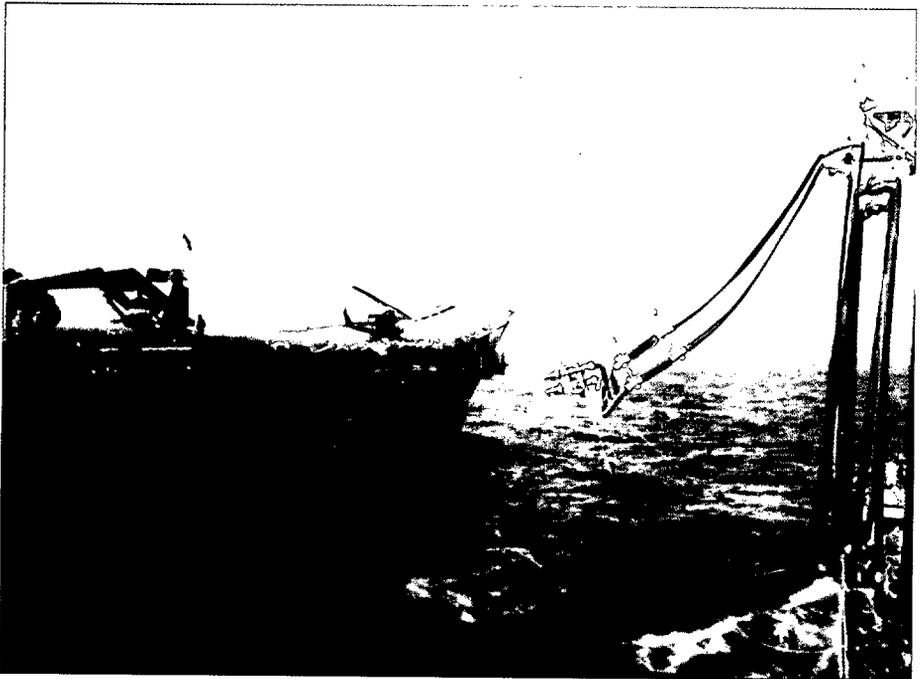
A pesar de ser parcial y condicionada por las características del buque, la función tan específica que lleva a cabo en las operaciones, la composición tan particular de la dotación que lo maneja o la posición que ocupa en la formación, la visión desde el petrolero podría completar el dibujo de las operaciones navales.

La visión del actor en papel secundario, no obstante, permitirá montar una imagen en tres dimensiones: la vanguardia, la retaguardia y un enlace entre ambas. Además, permitirá colorearla con:

- Discreción.
- Amplitud de miras.
- Multinacionalidad.
- Simbiosis.
- Rentabilidad.
- Agresividad.
- Disponibilidad.

Discreción.—La comunidad que forman los buques logísticos podría clasificarse como multiétnica, si entendemos como etnia el conjunto de individuos que guardan características esenciales comunes y, sin embargo, mantienen al mismo tiempo su propia identidad.

Toda la comunidad mantiene un mismo objetivo, apoyar al combatiente. Sin embargo, dentro de ella cada uno se organiza de una forma diferente para hacerlo. Hay marinas que mantienen estos buques como parte integral de la



Listo para dar combustible. (Foto: R. Martínez-Cañavate Alarcón).

flota y los manejan dotaciones formadas por militares exclusivamente. Otras optan por mantener los buques como parte de la flota, pero los manejan dotaciones de la reserva naval. Finalmente, otras cuentan con una organización específica para estos buques que se mueven entre la actividad militar y la comercial.

Sea como fuere, los principios por los que se mueve esta comunidad son los mismos y podrían resumirse en *estar en el lugar correcto, en el momento correcto y con el apoyo correcto*.

Aunque el planteamiento resulte sencillo en su definición, resulta menos simple en su ejecución. La evolución de situación en el teatro de operaciones, los cambios en ellas y las contingencias a las que están sometidas las operaciones tácticas hacen que lo simple se vuelva complicado.

Habitualmente el apoyo logístico en la mar está difuminado sobre el fondo de otras formas de guerra: antiaérea, antisubmarina, de medidas contraminas, etcétera. Todas ellas con su especial característica, rapidez de reacción, constancia, precisión. Por el contrario, las operaciones de aprovisionamiento en la mar solamente se hacen notar cuando faltan. Su característica es la discreción. Rara vez aparecen enseñanzas sobre el aprovisionamiento en la mar tras los conflictos.

Amplitud de miras.—Salvo para los comandantes de las agrupaciones, que están con la cabeza metida en el nivel de conducción de las operaciones, o los comandantes de los buques lanzadores de armamento estratégico, la información que precisa un buque de combate está más relacionada con la situación táctica que con la situación operacional o estratégica. Estas últimas resultan una anécdota en su vida cotidiana. Eso es así porque el problema inmediato para el buque de combate es la vigilancia, la detección, la localización, el seguimiento y la neutralización del adversario.

Sin embargo, para el buque logístico el seguimiento de situación estratégica u operacional resulta de especial interés. En primer lugar porque nunca descarta transitar de un teatro a otro o, dentro del teatro de operaciones, navegar en solitario. Para una y otra cosa será autónomo.

En segundo lugar por la escasa dotación de sensores para la detección temprana que hará que preste una especial atención a la previsión de movimientos de amigos y adversarios.

Y, finalmente, por la prácticamente nula capacidad de reacción armada, que condicionará su comportamiento ante un enfrentamiento.

Por todo ello, acostumbrado a navegar en solitario, la defensa del buque logístico descansa en su capacidad de evitar al adversario. Evitar el paso por zonas de riesgo requiere conocer la situación, establecer tendencias en el movimiento del adversario, conocer en tiempo útil los movimientos amigos y seleccionar la derrota segura.

Por esa razón, a bordo del buque logístico se acostumbra a mantener vivo el dibujo de la situación de las operaciones (*operational level picture*) y a

obedecer, «casi a ciegas», las recomendaciones que los buques de combate hacen ante una situación táctica concreta (*tactical level picture-scene of action display*).

Así, cuando la niebla de la guerra aparece como consecuencia de una sucesión inacabada de acciones tácticas y de la escasa información sobre el entorno que se tiene cuando la situación cambia bruscamente, posiblemente el buque logístico esté en tan buenas condiciones como cualquiera para entender lo que sucede en el nivel operacional.

A veces me pregunto si al oficial con mando táctico (OTC) de una formación le gustaría tener izada su insignia en un petrolero.

Multinacionalidad.—El lema que mejor definiría la multinacionalidad, vista desde un petrolero, sería: «Uno para todos» (1).

«Uno para todos»: las operaciones navales en la última década se caracterizaron por una ausencia absoluta de economía de medios de combate. Tanto durante la guerra del Golfo como en las prolongadas operaciones de la Alianza Atlántica en el Adriático, se emplearon tantos buques de combate como hicieron falta. La economía de medios dejó de aplicarse por innecesaria. Las naciones aliadas que participaron en tales operaciones superaban en potencial al adversario ampliamente.

Sin embargo, no puede decirse lo mismo desde el punto de vista logístico. Mantener el esfuerzo de las operaciones requirió, en el caso de la guerra del Golfo, la vuelta a la mar de buques que llevaban mucho tiempo fuera de servicio y que recibieron el cariñoso apelativo de «paquidermos», seres salidos de un pasado que se creía perdido en el tiempo. En el caso de las operaciones en el Adriático, el impacto de esa escasez estuvo mitigado por la circunstancia de que el teatro de operaciones estaba jalonado de bases navales aliadas que permitían suplir el escaso apoyo logístico en la mar.

Sea como fuese, la realidad es que el buque logístico suele ser el único de su clase en una agrupación. Cuando es así, al salir a la mar sabe que tendrá más clientes que aquellos que componen su grupo. Malo será que otros buques aliados en la zona desperdicien la oportunidad de llenar sus tanques de combustible al ver pasar a pocas millas a un petrolero.

A bordo del petrolero siempre se tiene la sensación de ser «uno para todos».

Simbiosis.—«Todos para uno» (2). Frente a la siempre esbelta imagen del destructor, la ágil figura de la fragata, la majestuosa imagen del buque de asalto anfibio y de la poderosa silueta del portaaviones, la figura del petrolero aparece deforme, torpe, lenta, nimia y débil.

En condiciones normales, la comparación de las capacidades combativas del petrolero con las de «genuino buque de guerra» resulta definitivamente

(1) DUMAS, Alejandro: *Los tres mosqueteros*.

(2) DUMAS, Alejandro: *Los tres mosqueteros*.



(Foto: ORP Armada).

negativa para el buque logístico. El punto clave de la cuestión es que no hay criterios para una comparación como esa. En consecuencia, la comparación es imposible. Mejor es hablar de simbiosis entre los que apoyan y los apoyados. Un trueque favorable para ambos, protección por permanencia.

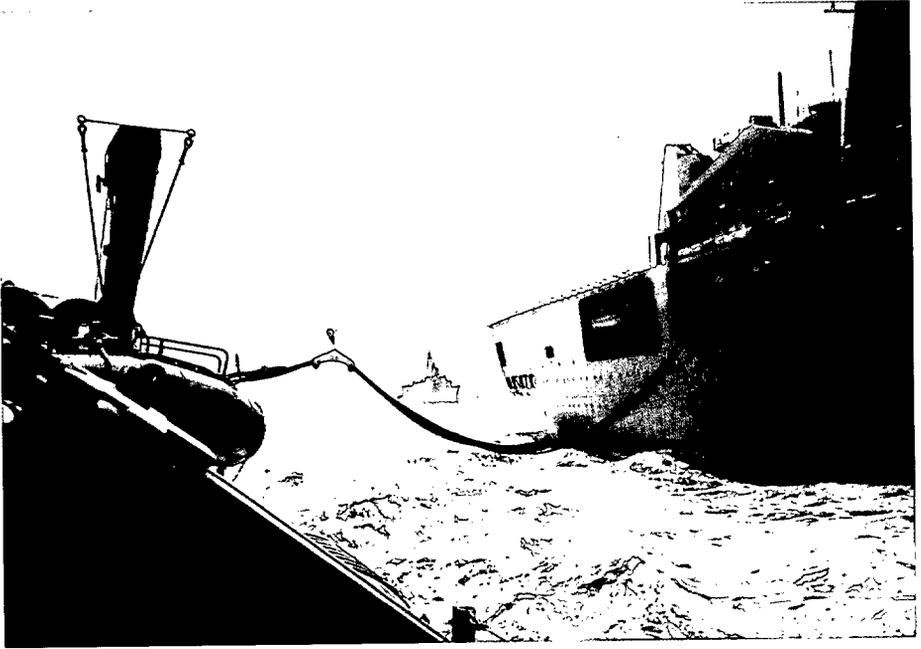
Rentabilidad.—Cualquiera que sea el negocio en el que estás metido, la satisfacción proviene de obtener resultados positivos de tu trabajo. Si mides el trabajo solamente con el «estándar» del combatiente, te encontrarás con que el poderoso buque de guerra únicamente puede desplegar toda su capacidad ocasionalmente. Por el contrario, un buque logístico suele ser tan elemental, tan simple, que emplea todas sus capacidades a diario.

Por eso, si se establece una proporción entre *lo que haces* y *lo que serías capaz de hacer*, el resultado será muy por debajo del 50 por 100 para un combatiente, y muy próximo al 100 por 100 en un buque logístico. Observado desde «una óptica de gran angular», es bueno que sea así. Eso demuestra capacidad de disuasión. Sin embargo, mirado desde una «micro-óptica» de las dotaciones, a bordo del buque logístico todos hacen todo lo que tienen que hacer todos los días, como cualquier día, sea en paz, en crisis o en guerra. Se percibe la sensación de ser útiles en todo tiempo. Con ello se tiene la satisfacción de haber cumplido.

Agresividad.—Frente a las dotaciones de los buques combatientes, formadas totalmente por militares, las marinas de todo el mundo han planteado muchas opciones para dotar a los buques logísticos.

En unas, los buques logísticos forman parte integral de la flota y están manejados por dotaciones militares al mando de oficiales navales. En otras, aun como parte de la Flota, sus dotaciones están compuestas mayoritariamente por civiles, al frente de los cuales se suele encontrar un oficial naval de la reserva o un capitán de la marina mercante militarizado.

En cualquiera de las soluciones adoptadas, las funciones que llevan a cabo los buques logísticos son las mismas. Pueden variar el tiempo de alistamiento o el periodo de disponibilidad del apoyo. Sin embargo, no cabe duda que su



La Diana petroleando del HMS Fort George. (Foto: J. D. González Martínez).

función se hace ahí donde están los combatientes. En el mismo teatro de operaciones, habitualmente sometido a las mismas amenazas, generalmente a la intemperie, frente a las inclemencias de la mar y el viento.

Esas dotaciones pueden no ser combatientes pero actúan con agresividad; están sometidas a la misma tensión que los combatientes, a veces con una mayor intensidad por la incapacidad de respuesta ante un ataque; hacen frente a adversarios como la mar y el fuego; emplean armas, aunque de diferente naturaleza, como cabos, mangueras, alambres, cargas, munición, combustible, etcétera; sufren la fatiga del combate por la dedicación prolongada y, por qué no, se alegran de las victorias de sus compañeros.

Militar o no, el miembro de la dotación de un buque logístico es un guerrero experto en lo que hace.

Disponibilidad.—El desarrollo de los últimos conflictos podría hacer pensar que el apoyo en la mar se hace menos necesario. La práctica totalidad de ellos se han llevado a cabo en las proximidades del litoral, en muchos casos el litoral aliado.

Las operaciones en el Mediterráneo, y en el Adriático más en concreto, podrían ser un ejemplo de lo dicho. Las unidades navales empeñadas en las operaciones para la pacificación y reconstrucción de Kosovo recibían apoyo logístico, tanto basado en tierra como en la mar. La estrechez del espacio

marítimo, la proximidad de bases propias y el amplio despliegue de puertos comerciales aliados permitía seleccionar una u otra opción sin establecer servidumbres. Por ello, la presencia de apoyo logístico en la mar fue notablemente más reducida de la que podría pensarse para un grupo de más de veinte buques simultáneamente en la mar.

A pesar de ello el empleo del aprovisionamiento en la mar fue exhaustivo. Era una manera clara de mantener el alistamiento y la disponibilidad de unidades en un nivel elevado sin emplear grandes periodos de tiempo en puerto para aprovisionarse. Probablemente aprovisionarse en la mar requiere la décima parte del tiempo necesario que hacerlo en puerto. La estancia en puerto está mas relacionada con el descanso de dotaciones y el mantenimiento que con el aprovisionamiento.

Al terminar estas líneas el resultado esperado es que la imagen de las operaciones en la mar sea más completa y más coloreada. Una discreta exposición del papel de los buques logísticos que permita mostrar el orgullo de aquellos que sirven a bordo de los «auxiliares» para apoyar a un victorioso equipo multinacional de combatientes.

El gallardete PREP se arrió en el momento en que la última guía separó al destructor del petrolero. Volvió a silbar la turbina más rotunda que ninguna. Unas yardas por la proa del petrolero, la popa del destructor se resuelve. El veloz combatiente acaba de meter toda la caña hacia fuera. A bordo de uno y otro barco, todo vuelve a la normalidad. Unos regresarán a sus pantallas y a sus sensores. Otros a sus mangueras y sus cabos. ¿Me pregunto qué recordará cada uno de ellos del otro?

