

13/2016

21 de julio de 2016

*Fernando del Pozo y
Juan del Pozo Berenguer**

El arca de Babel. Las fuerzas navales multinacionales, pasado, presente y futuro

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

El arca de Babel. Las fuerzas navales multinacionales, pasado, presente y futuro

Resumen:

Razones históricas han desembocado en Europa y en general en Occidente en fuerzas militares nacionales. Hoy, en el auge de entidades políticas plurinacionales, es pertinente preguntarse sobre la conveniencia de la multinacionalidad en el ámbito militar. En este trabajo se exploran sus pros y contras en las fuerzas navales, aunque muchos de los razonamientos son de aplicación también a las fuerzas militares y aéreas.

Abstract:

Historical reasons have resulted in Europe and in general in the Western hemisphere in national military forces. Today, at the heyday of multinational political entities, it is pertinent to question whether multinationality has an application in the military environment. This piece of work explores the pros and cons of multinationality in naval forces, although much of the argument should be applicable to land and air forces.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos Marco** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Palabras clave:

Multinacional, Estado Mayor, dotación, fuerzas navales, alianza, mercenario, militares extranjeros.

Keywords:

Multinational, staff, crew, naval forces, Alliance, mercenary, foreign military.

El Arca de Babel

Y dijo Jehová: Ahora, pues, descendamos y confundamos allí su lengua, para que ninguno entienda el habla de su compañero. Gen 11:7

La multinacionalidad en las fuerzas militares y navales en la historia

Si se contempla la historia militar con suficiente grado de perspectiva se puede ver que el período que transcurre entre la Revolución francesa y la última década del siglo xx¹ fue la excepción a una regla universal, según la cual los militares fueron normalmente profesionales dedicados a la seguridad exterior del Estado, reclutados, adiestrados y remunerados según una práctica no muy diferente a la que regía el mercado de trabajo general de la época que se considere. Fue solo durante el período aludido, el auge de los nacionalismos, cuando se consideró a las fuerzas armadas como «el pueblo en armas» o como «la columna vertebral de la nación» (según la orientación política del opinante) en ambos casos sustentadas por la recluta universal².

Esta filosofía, dejando a un lado otras importantísimas consideraciones que la idea implica sobre todo en el ámbito político, traía como inevitable derivada que oficiales, tropa y marinería solo podían ser extraídos de la ciudadanía del Estado en cuestión (al tiempo que se producía un considerable ahorro del erario y se evitaba a las fuerzas armadas tener que competir en el difícil mercado del trabajo para los estamentos sujetos a reclutamiento, generalmente los de tropa y marinería). Ciertas excepciones a esta regla, fundamentalmente fuerzas indígenas en el período de colonización europea

¹ La selección de ambos períodos como referencia no pretende simplificar un proceso que en todo caso fue complejo y lleno de avances y retrocesos. La Revolución francesa lo que en realidad hizo fue consagrar una tendencia ya perceptible a lo largo del siglo xviii hacia un servicio militar parcialmente obligatorio (podía evitarse pagando), aunque la Revolución le dio más rigidez y un contenido ideológico del que antes carecía; y la última década del siglo xx vio su abolición sucesiva en la mayoría de las naciones europeas (Países Bajos en 1991, Bélgica 1992, Francia y España 1996, Italia 2000...) pero algunas, notablemente Alemania, no lo hicieron hasta ya entrado el siglo xxi. A estas variaciones temporales se unen ciertos privilegios que hicieron en ocasiones convivir en la misma nación la recluta obligatoria con el voluntariado, como ocurrió en el País Vasco y Cataluña hasta bien entrado el siglo xix.

² No es casualidad que el Reino Unido, la nación europea menos afectada por la Revolución francesa, haya evitado siempre la conscripción en tiempo de paz.

de África y la India, concebidas exclusivamente para el apoyo de esas colonizaciones³, no hacían sino confirmar lo universal del modelo de conscripción en el período aludido. Por el contrario, períodos anteriores al siglo XIX vieron cómo las naciones, y sobre todo los imperios, reclutaban tropas sin más consideración a la nacionalidad del reclutado que la conveniencia práctica de agruparlos en unidades con una lengua común. Así, los Tercios que sirvieron a los Austrias españoles en sus múltiples guerras en Europa tenían lansquenetes (mayormente alemanes), valones, italianos o suizos, encuadrados en unidades subordinadas de variada entidad; los regimientos irlandeses *Irlanda*, *Ultonia* e *Hibernia* y los suizos que venían sirviendo a España desde los Austrias duraron hasta finales del XVIII; y en las listas de los más famosos capitanes de aquellas épocas no son infrecuentes los nombres extranjeros, como Ambrosio de Spinola, Alejandro Farnesio o el duque de Saboya⁴. Los nombres de algunas unidades, que en algunos casos han conservado sus banderas hasta hoy sin solución de continuidad, como los Tercios Viejos de Nápoles (antepasado de la Infantería de Marina), Sicilia y Lombardía, los Regimientos de Milán, Parma, Cerdeña y muchos otros, dan también cuenta de la huella extranjera en los ejércitos españoles, aunque el nombre se debiera más a la localización del acuartelamiento que a la composición nacional de la fuerza. No muy diferente era la situación en las fuerzas navales. La nacionalidad no era una limitación al reclutar, a menudo forzosamente dada la dureza de la vida a bordo, a los marineros.

Desgraciadamente, la históricamente baja consideración social de la marinería no ha dejado nombres para la historia por los que pudiéramos juzgar la incidencia de la nacionalidad en la composición de las dotaciones, pero entre los oficiales muchos nombres que la historia naval española nos ha legado dan cuenta de que el servicio al rey en la mar no atendía a razones de origen nacional: Boccanegra, Fitz-James Stuart, Gravina, Andrea Doria, Macdonell, son algunos famosos nombres extranjeros que sirvieron al rey de España en la mar. De la porosidad de la relación entre la profesión

³ Algunas potencias trajeron ocasionalmente tropas coloniales a las metrópolis, como Francia (*spahis*, *tirailleurs sénégalais* y otros) o el Reino Unido (*British Indian Army*) en ambas guerras mundiales, y España (Regulares) en la guerra civil, pero ello nunca estuvo en el objetivo fundacional de aquellas fuerzas, cuya contribución en todo caso a los frentes europeos fue numéricamente muy inferior a las tropas nacionales.

⁴ En la Italia del siglo XVIII era frecuente entre las familias nobles enviar a sus segundones a hacer carrera militar bajo otra bandera para traer nuevos honores a la familia. La de los reyes de España era a menudo la preferida para este fin.

naval y la nacionalidad de origen da también cuenta el hecho de que un héroe tan españolísimo como Blas de Lezo comenzó su carrera naval en la marina francesa.

Actualidad de la recluta multinacional

Hoy, una Europa vacunada contra los nacionalismos por las inmensas tragedias de la primera mitad del siglo xx ha recuperado poco a poco la antigua manera de concebir la profesión militar, aunque movida por razones que poco tienen que ver con las ideas imperantes antes del siglo xix. La creciente objeción de conciencia en los años 1980, la injusticia de los excedentes de cupo, el alejamiento del peligro de un ataque militar directo y el consiguiente reconocimiento de que la defensa de los intereses nacionales se lleva a cabo mucho mejor fuera del territorio nacional (la defensa del suelo patrio era un componente fundamental de la mística del servicio militar obligatorio), un material cada vez más sofisticado cuyo manejo requería más adiestramiento que el que permitía el tiempo del servicio militar, cada vez más reducido *por mor* de atenuar la oposición, y la exigencia de llevar a cabo operaciones expedicionarias en los ámbitos de la OTAN y de la UE, poco aptas para no profesionales, son algunos de los factores que impulsaron este cambio. La antigua «columna vertebral de la nación» se ha transmutado hoy, menos poética pero más funcionalmente, en el brazo armado de la acción exterior del Estado.

Mención destacada merece la percepción de que los vecinos de Europa occidental ya no son amenaza mutua, percepción que solo se abrió paso en Europa en la segunda mitad del siglo xx. Las fronteras cargadas de desconfianza y hostilidad —casi todas las europeas— dieron paso a la creciente integración política al observar el enorme peso de los intereses políticos y económicos comunes, y que las coincidencias culturales, enmascaradas por la multiplicidad de lenguas, son mucho mayores de lo que se venía apreciando.

Sin embargo, a pesar de lo que se ha avanzado en Europa en la idea de una pertenencia común a una comunidad política superior a las Naciones llamada Unión Europea, la limitación que supone la obligación de pertenecer de origen a la nacionalidad para poder servir en las fuerzas armadas aún no ha sido realmente superada. Hay de todos modos algunas excepciones:

- Bélgica, Dinamarca, Irlanda y Luxemburgo aceptan ciudadanos de los demás países de la UE con ciertas condiciones de residencia.
- Chipre acepta extranjeros cualquiera que sea su origen con la única condición de que sean de ascendencia chipriota.
- En España es posible servir en las fuerzas armadas sin ser español, pero ello está limitado a los procedentes de la comunidad hispano-americana (excepto Cuba y Puerto Rico⁵) o Guinea Ecuatorial, sin duda por razones de una presunta afinidad histórica y cultural (¡ciertamente no por afinidad política!) manifestada por el uso de la lengua común⁶. Aun así, la duración del servicio manteniendo la nacionalidad de origen es como máximo de 6 años, y el porcentaje de extranjeros está limitado actualmente por ley al 7% del total de las fuerzas armadas⁷.
- Francia mantiene en pleno vigor la veterana Legión Extranjera (1831), donde absolutamente cualquier nacionalidad de origen es admitida, pero es la única unidad militar donde ello se permite.
- El Reino Unido continúa la inveterada tradición (1827) de reclutar nepalíes —los legendarios *Gurjas*— sin limitación temporal ni obligación de cambiar su nacionalidad, agrupados en regimientos propios. Además, ciudadanos de países de la Commonwealth pueden servir en las fuerzas armadas británicas bajo ciertas condiciones.

Quizá lo más notable de esta lista, limitada a países miembros de la UE, es que como se ve solo algunas de las naciones de menor población han abierto sus fuerzas armadas a otros países miembros, reflejando tal vez problemas de reclutamiento, más agudos siempre con poblaciones menores. El que la apertura se haya materializado a otros miembros de la comunidad europea parece de una lógica aplastante, dada la coincidencia de intereses políticos, por lo que llama la atención por contraste el caso español, que ha considerado la lengua como el factor fundamental para elegir el campo de reclutamiento en vez de la afinidad política, y que es el único de entre los que

⁵ Además Perú impone a sus nacionales ciertas condiciones para servir en las fuerzas armadas españolas.

⁶ Una curiosa anomalía es que los ciudadanos de la mayoría de los países sudamericanos son admitidos tanto en las fuerzas armadas de España como en las de los Estados Unidos, circunstancia ya en sí notable, y más extraordinaria aún por el hecho de que uno de ellos (Costa Rica) no tiene fuerzas armadas propias.

⁷ A pesar de su nombre original (Tercio de Extranjeros) la Legión siempre tuvo un número muy limitado de ellos. Hoy tiene la misma composición, desde el punto de vista de la nacionalidad, que el resto de las Fuerzas Armadas españolas.

aceptan extranjeros para fuerzas genéricas (es decir, no solo para unidades específicas de extranjeros) que ha escogido su campo de reclutamiento fuera de la UE, en otras comunidades con intereses políticos potencialmente dispares.

Es preciso señalar que ninguna persona acogida a estas excepciones puede ser encasillada dentro del peyorativo término de «mercenario», a pesar de que la muy esquemática definición del diccionario de la Real Academia así parecería admitirlo⁸ al ser mucho más imprecisa que la extensiva adoptada por la Convención de Ginebra de 1989⁹, de la que destacan como condiciones que diferencian los profesionales extranjeros de los mercenarios el hecho de que estos últimos son reclutados para un conflicto específico, reciben una paga considerablemente superior a la que reciben los nacionales con similares funciones, y no son miembros de las fuerzas armadas regulares. Nada de esto, como se ve, es de aplicación a los extranjeros que aquí comentamos¹⁰.

Vistas, pues, las posibilidades legales que se ofrecen para servir bajo banderas distintas a la del pasaporte del sujeto, examinemos ahora un campo diferente, el de las unidades constituidas con nacionalidades mixtas, cuyos miembros no dejan de pertenecer a las fuerzas armadas de su propio país. Aunque conceptualmente se trata de un caso muy diferente, algunos de los factores son comunes, como la multiplicidad de idiomas, la convivencia o las hipotéticas dificultades legales para entrar en combate.

Fuerzas multinacionales integradas

El número de unidades militares multinacionales existentes hoy es considerable. En su mayor parte siguen el patrón de una gran unidad con un cuartel general genuinamente

⁸ «Dicho de un soldado o de una tropa: Que por estipendio sirve en la guerra a un poder extranjero».

⁹ Artículo 1: A los efectos de la presente Convención: 1. Se entenderá por «mercenario» toda persona: a) Que haya sido especialmente reclutada, localmente o en el extranjero, para combatir en un conflicto armado; b) Que tome parte en las hostilidades animada esencialmente por el deseo de obtener un provecho personal y a la que se haga efectivamente la promesa, por una Parte en conflicto o en nombre de ella, de una retribución material considerablemente superior a la prometida o abonada a los combatientes de grado y funciones similares en las fuerzas armadas de esa Parte; c) Que no sea nacional de una Parte en conflicto ni residente en un territorio controlado por una Parte en conflicto; d) Que no sea miembro de las fuerzas armadas de una Parte en conflicto; y e) Que no haya sido enviada en misión oficial como miembro de sus fuerzas armadas por un Estado que no sea Parte en conflicto.

¹⁰ Hoy en día, a pesar de que todos rechazan el calificativo de mercenario por considerarlo peyorativo, el consenso es que la definición de la Convención de Ginebra se aplica de manera más notoria a los encuadrados en las *compañías militares privadas* (PMC) que actúan o han actuado principalmente en Afganistán, Irak, Congo, Nigeria, Somalia y varios otros países africanos, y a los islamistas reclutados en Europa por el *Daesh* que combaten en Afganistán, Irak, Libia y Siria, aunque hay que admitir que estos últimos parecen más guiados por la ideología que por el estipendio.

multinacional, y la agregación ocasional de unidades subordinadas que conservan la homogeneidad nacional a su nivel, y que permanecen bajo mando nacional hasta que este se transfiera para una operación específica. Así, el Eurocuerpo (1993), con un cuartel general y núcleo de fuerzas de cuerpo de ejército permanentes, y contribuciones de nivel divisionario o inferior alemanas, belgas, españolas, francesas y luxemburguesas; la brigada franco-alemana (1987), componente de la anterior; la *Eurofor* (1995-2012), con un esquema similar pero a nivel divisionario, compuesta por fuerzas francesas, españolas, italianas y portuguesas; la *Multinational Land Force* (Italia, Hungría y Eslovenia); el *Balkan Battlegroup* (Grecia, Bulgaria, Rumania y Chipre); el *Nordic Battlegroup* (Noruega, Irlanda, Estonia, Finlandia y la muy *nórdica* Croacia), y una larga lista de agrupaciones nacidas al calor de los *EU Battlegroups* a los que se afilian, en cuyas listas figuran como contribuyentes multinacionales turnando en igualdad de condiciones con los contribuyentes netamente nacionales.

En los ámbitos aéreo y naval la lista es mucho más reducida: la fuerza aérea belgo-holandesa-luxemburguesa (DAFT); el mando naval BENELUX (1996), la *Euromarfor* de España, Francia, Italia y Portugal (1995), la fuerza anfibia anglo-holandesa, UKNLAF (1972), y la fuerza anfibia hispano-italiana (SIAF) que incluye contingentes griego y portugués (1998)¹¹.

Todas las fuerzas mencionadas comparten la característica de haber sido establecidas por acuerdo de un número reducido de naciones —nunca superior a cinco o seis— con la voluntad de contribuir con ellas a operaciones de la OTAN o de la UE en similares condiciones a las que rigen para la contribución de fuerzas puramente nacionales, obviamente previo acuerdo, o para otros fines libremente decididos por las naciones contribuyentes.

En la OTAN las fuerzas multinacionales están representadas por los Estados Mayores de la estructura de mandos de la OTAN (ACO [SHAPE], ACT, AFC Brunssum, AFC Naples, MARCOM Northwood, AIRCOM Ramstein, LANDCOM Izmir, etc.); la *NATO Airborne Early Warning and Control Force* (NAEW&CF); y en el ámbito naval las fuerzas permanentes de la Alianza (*Standing Naval Maritime Groups*, SNMG). Las primeras de las citadas son exclusivamente estados mayores, en su mayoría estáticos

¹¹ De manera incongruente, las dos fuerzas anfibas están también incluidas en la lista de los *EU Battlegroups*, perdiendo así su carácter naval y con él su irremplazable utilidad. Las crisis que requieren el empleo de fuerzas no escogen el lugar o circunstancias atendiendo a si la fuerza de turno en los EUBG es una fuerza anfibia o una brigada de montaña.

(alguno de los subordinados a los mencionados es desplegable, particularmente los de fuerzas de alta disponibilidad), mientras que las NAEW&CF y SNMG son unidades multinacionales a nivel fuerza.

Cabe observar en esta larga lista de unidades militares que la lengua no parece haber sido un factor a considerar a la hora de constituir las. Las de la OTAN evidentemente gozan de la ventaja de que la lengua común *de facto* en esta organización es el inglés¹². Además se trata de estados mayores, donde la mayor parte de los miembros son oficiales, a los que debe suponerse tal conocimiento, o de fuerzas navales, donde los estamentos de personal más bajos permanecen a bordo de sus propios buques sin mezclarse con otras nacionalidades. Las otras fuerzas anteriormente citadas presentan un caso más interesante desde el punto de vista del idioma: las naciones constituyentes no parecen tener problema con ello, y excepto en los muy pocos ejemplos que comparten lengua¹³, o en que han acordado el uso de las de los constituyentes en plano de igualdad¹⁴, en la mayoría se ha tomado la determinación de usar el inglés, aunque no sea —o tal vez precisamente porque no es— la de ninguno de los participantes.

La segunda observación es que todos los casos están fundamentados en la fuerte afinidad política de los participantes: en el caso de las fuerzas de la OTAN por los compromisos adquiridos al firmar el Tratado de Washington, y en las demás por la común pertenencia a la UE (casi siempre simultáneamente con la OTAN), incluso reforzada en algún caso por la estrecha hermandad de los tres componentes del BENELUX; y en el caso de la brigada franco-alemana como una deliberada demostración de comunidad de objetivos entre dos naciones cuya histórica rivalidad en el liderazgo de Europa causó tan grandes tragedias.

Esta comunidad de objetivos es crucial. Las fuerzas armadas son, como se ha dicho, el brazo armado de la acción exterior del Estado, y su empleo por tanto compromete a

¹² El inglés y el francés son ambas lenguas oficiales de la OTAN, teóricamente en paridad, pero en la práctica el uso del inglés domina ampliamente, de manera más acusada en las fuerzas, y todavía más acusadamente en las fuerzas navales, pues a ello se une el hecho de que el inglés es el lenguaje marítimo internacional.

¹³ DAFT y BENELUX, compartidas por Bélgica y los Países Bajos. En las fuerzas armadas belgas es obligatorio el conocimiento del neerlandés para los francófonos (y viceversa), conocimiento que llega a la exigencia de perfecto bilingüismo para los empleos de coronel y superior.

¹⁴ Es el caso de la brigada franco-alemana, requisito cuyo aparente rigor es atenuado por el origen mayoritario de sus miembros de la Alsacia y el Sarre, regiones en las que el bilingüismo transfronterizo es común.

este de una manera mucho más profunda que ninguna otra acción. Mal se comprendería, pues, que la decisión de un Estado de emplear sus fuerzas arrastrara a otro que fuera relucitante o simplemente reticente a su empleo. Es cierto que los acuerdos de constitución de las fuerzas suelen contener cláusulas de *escape*, pero el tener que invocarlas es ya una indeseable muestra de debilidad, que además se manifiesta en el momento crítico de tomar la decisión de su empleo¹⁵.

Estos delicados compromisos, sin embargo, pueden tener un aspecto positivo, que al menos en algún caso (fuerza naval BENELUX) parece que ha pesado de manera importante en la decisión de constituirlos: el compromiso internacional de contribuir con una cierta entidad a una fuerza multinacional es un poderoso freno a la hipotética decisión de un gobierno posterior, tal vez de un partido hostil a la intervención en el exterior, que esté dispuesto a reducir drásticamente sus fuerzas militares. No es que los gobiernos no transgredan nunca sus compromisos militares (p.ej., apenas cinco de las 27 naciones aliadas cumplen el reiterado compromiso de gastar en defensa el 2% del PIB, y la mitad ni siquiera exceden del 1%), pero la transgresión es más evidente y más difícil de sostener cuando se trata de un acuerdo bilateral o con un número reducido de firmantes.

Otras modalidades de cooperación militar, aunque de limitado interés para este estudio, son la cooperación logística¹⁶, y más recientemente el alquiler de servicios, como el acordado por los gobiernos alemán y holandés para el acceso del primero al uso de los servicios del buque logístico HNLMS *Karel Doorman*, aliviando así problemas de financiación de ambos países. Un interesante caso de cooperación logística, que debería llegar más lejos, es el de los destructores norteamericanos basados en la B.N. de Rota, cuyo segundo escalón de mantenimiento está asegurado por las instalaciones españolas de la base que sirven a los destructores clase *Álvaro de Bazán*, que montan los mismos sistemas *Aegis*. Desgraciadamente el que la base de estos últimos esté en Ferrol en lugar de Rota dificulta progresar en esta cooperación.

¹⁵ Incluso el muy estricto Tratado de Washington permite ciertas licencias: en la guerra de Kosovo (marzo-junio 1999) Grecia se sintió gravemente incómoda con el bombardeo aliado de Serbia, país con el que tiene ciertas afinidades religiosas y de vecindad, aunque en menor grado políticas, y adoptó una actitud teóricamente inexistente en la OTAN pero que en la UE se hubiera llamado de *abstención activa*, básicamente consistente en no participar pero tampoco obstruir el consenso. La silenciosa y hosca presencia del embajador y MILREP griegos en el Consejo Atlántico y Comité Militar durante las eternas 11 semanas del conflicto no contribuyó precisamente a relajar lo que ya de por sí eran tensas reuniones.

¹⁶ P. ej., uso de la misma munición, como el caso del popular cañón Oto Melara 76/62, o la generalización de los combustibles F76 para buques y JP5 para aeronaves.

Pero lo que aquí nos interesa son las ventajas e inconvenientes de las unidades genuinamente mixtas, donde es el personal lo que se integra, no el material o los servicios. Para ello citaremos los muy escasos ejemplos de integración multinacional a nivel de unidad básica, es decir donde colaboran mezclados en la misma unidad individuos de distinta nacionalidad: la NAEW&CF; la brigada mixta franco-alemana, núcleo y origen del Eurocuerpo¹⁷; los Estados Mayores multinacionales; y el peculiar caso histórico del destructor USS *Claude V. Ricketts*. De ellos estudiaremos con algún detalle este último por ser de aplicación más directa a la tesis que proponemos, y analizaremos también los Estados Mayores multinacionales embarcados, pues son una buena referencia para los potenciales problemas de dotaciones mixtas de buques.

Dotaciones navales multinacionales

El caso del USS Claude V. Ricketts

A principios de los años 60 los miembros europeos de la OTAN comenzaron a expresar preocupación por el hecho de que la disuasión nuclear, crucial en aquella etapa de la guerra fría, estaba exclusivamente en manos americanas. Con objeto de aliviar esas tensiones, los Estados Unidos propusieron un plan consistente en la creación de unas fuerzas navales multinacionales con capacidad nuclear (*Multilateral Force*, MLF). Los oficiales navales europeos se formarían en la teoría y práctica de la disuasión nuclear a bordo de buques americanos, y aplicarían esas enseñanzas posteriormente en buques nacionales con armamento nuclear, cuyo empleo en todo caso permanecería bajo mando directo americano. Ciertamente, Estados Unidos aportaría no solo la tecnología, sino un desembolso económico que en la época se estimaba entre 2 y 3 billones de dólares repartidos a lo largo de seis años. En palabras de Hanson Baldwin, editor de asuntos militares del *New York Times* durante los años 60, con esta fuerza se estaría dando la ilusión a los países europeos de que disponían de capacidad de toma de decisiones en el ámbito de la disuasión nuclear y de que tenían acceso al *gatillo nuclear*.

¹⁷ En realidad la organización de esta brigada, que se presenta como única en el mundo por su profundo nivel de integración, es una copia a escala de las grandes unidades multinacionales: los mandos alternan entre las naciones constitutivas, la plana mayor y el batallón logístico son mixtos, pero las unidades de combate subordinadas —regimientos y batallones— están segregadas por naciones.

La historia de este proyecto estratégico, su fracaso, y la cristalización durante las siguientes décadas de la disuasión nuclear en forma de tríada, con Francia y el Reino Unido como únicos aliados europeos con capacidad nuclear independiente (este último solo con el componente naval de la tríada), es muy interesante y ha tenido una enorme influencia en la distribución del poder militar hoy, pero a los efectos de este trabajo lo que nos importa es el reflejo que ello tuvo en las fuerzas navales.

Aunque posteriormente el componente naval de la tríada quedó exclusivamente circunscrito al submarino como plataforma, no faltaban partidarios entonces de usar unidades de superficie al ser este medio una disuasión más visible a los ojos del Pacto de Varsovia y, que además se consideraron —acertadamente— más aptas para la multinacionalidad que se buscaba, y fue con ellas con lo que comenzó el experimento. Con ánimo de demostrar su viabilidad la marina de Estados Unidos aportó el destructor USS *Claude V. Ricketts* de la prolífica clase *Charles F. Adams* con una dotación compuesta por 174 marinos americanos, abriendo el resto de los puestos de dotación (162) a las marinas de la República Federal de Alemania (49), Grecia (26), Italia (32), los Países Bajos (18), Turquía (11) y el Reino Unido (26). Ello duró desde junio de 1964 a diciembre de 1965¹⁸.

La MLF, que iba a contar con 25 barcos de guerra de diversas naciones de la OTAN, no llegó a materializarse nunca. El motivo del fracaso, que fue de índole exclusivamente política, podemos encontrarlo en la diferente concepción que del problema tenían los EEUU y Europa.

Por un lado, el Gobierno de los Estados Unidos veía a la República Federal Alemana como su principal apoyo a este fin de entre los países europeos. Sin embargo, esto contrastaba con la opinión de militares alemanes que no veían con buenos ojos esta fuerza y la utilidad de su capacidad disuasoria por un lado, y por motivos diferentes con la opinión de los políticos, que se encontraron con la disyuntiva de mejorar las fuerzas convencionales, entonces en pésimo estado, o abrazar el proyecto nuclear americano, lo que ocasionó el notorio «escándalo *Der Spiegel*» por la revelación de secretos

¹⁸ Paralelamente el destructor italiano ITS *Giuseppe Garibaldi* fue dotado de cuatro lanzadores de misiles nucleares *Polaris*, realizando con éxito las pruebas de mar. Posteriormente, y ante el fracaso de la MLF, los *Polaris* del *Garibaldi* fueron desmontados y reemplazados por el exitoso misil nuclear italiano *Alfa*, que posteriormente se desmanteló en cumplimiento del Tratado de No Proliferación de Armas Nucleares, ratificado por Italia. La marina alemana, por su parte, adquirió tres destructores de la misma clase *Charles F. Adams*, los FGS *Lütjens*, *Mölders* y *Rommel*, que continuaron prestando servicio en la Bundesmarine desde 1969 hasta el 2003.

militares en la conocida e influyente revista y la dimisión del ministro de Defensa Franz Josef Strauß. En la estela del escándalo, el sucesor de Strauß anunció en mayo de 1963 que el Gobierno de Bonn contaba con eliminar el veto de Estados Unidos para el lanzamiento de armas nucleares y en noviembre siguiente *Der Spiegel* se refirió a la MLF como una «fuerza nuclear alemana», para sorpresa de la administración de Lyndon B. Johnson. Por otro lado, con la Segunda Guerra Mundial aun de relativamente reciente memoria, la opinión pública americana no se hacía fácilmente a la idea de que algo tan importante estuviera de algún modo sujeto a la «dudosa» lealtad alemana¹⁹.

La MLF, por tanto, fracasó en su propósito incluso antes de ser formalmente creada porque ni la cadena de mando ni su utilidad, política y militar, parecía adecuada o eficiente²⁰. Ello, como se ha adelantado al principio, tuvo repercusiones estratégicas cuyas consecuencias permanecen hasta hoy; y una consecuencia negativa relativamente menor y por tanto generalmente ignorada por políticos y tratadistas militares: el único intento moderno de dotación multinacional de un barco de guerra, a pesar de su éxito objetivo²¹, murió en el general naufragio de la MLF.

Ni las fuerzas navales permanentes de la OTAN, STANAVFORLANT (que se formó en 1968, muy poco después por tanto de la disolución de la MLF), STANAVFORMED, sus correspondientes fuerzas de medidas contra minas, MCMFORLANT, MCMFORMED, ni sus sucesoras respectivas, las SNMG y SNMCMG, volvieron a intentar aquella aventura a pesar de su oficial carácter de fuerzas experimentales (...*promote greater interoperability... contribute to the improvement...*). Quizá como única reliquia de aquel atrevido intento, estas fuerzas practican regularmente el intercambio de miembros de la dotación, el llamado *crosspol* (por el término de biología *cross-pollination*) pero limitado a unos pocos hombres y unos pocos días como máximo. La multinacionalidad en la

¹⁹ Un cantante satírico de la época, el americano Tom Lehrer, expresó esta desconfianza con una canción titulada «MLF Lullaby» en la que significativamente alude con sorna a que «*one of the fingers on the button will be German*».

²⁰ Diversos analistas, más notoriamente Herman Kahn —director del *Policy-Research Organization* del Instituto Hudson, y autor de diversos estudios y libros sobre la amenaza nuclear entre los que destaca «*Thinking about the Unthinkable*»— afirmaban que la disuasión era más política que nuclear: frente a la capacidad que se creía que tenía la URSS en términos de amenaza nuclear, la MLF iba a contar con un total de 200 misiles Polaris, cada uno equipado con una cabeza nuclear de 1 Megaton. En el mejor de los casos, y en palabras del propio Profesor Kahn, si dos de los barcos de la MLF consiguieran sobrevivir a un primer ataque, solo serían capaces de infligir daños a entre 5 y 20 ciudades soviéticas, frente al daño que podría producir la fuerza nuclear soviética, estimada en esos momentos entre 500 y 800 misiles de mayor capacidad nuclear.

²¹ El entonces secretario de la Navy Paul Nitze así lo declaró.

OTAN, a nivel de dotación o tripulación, quedó reducida a los buques científicos *Alliance* y *Leonardo* (civiles, con bandera alemana) y, como se ha dicho, la fuerza NAEW&CF, cuyos aviones están abanderados en Luxemburgo²².

Los Estados Mayores embarcados

Las unidades multinacionales amparadas por la OTAN y la UE sobre todo, han creado la necesidad de arbitrar órganos de mando en los que los mandados estén adecuadamente representados. Como el mando militar es unipersonal, generalmente se acude a turnos rotatorios de periodicidad variable, pero frecuentemente de entre un año y dos, y el Estado Mayor (EM) que asiste al Mando en sus funciones suele incorporar individuos de las naciones representadas en la fuerza, con el jefe del EM siempre de nacionalidad diferente que el comandante de la fuerza.

En las fuerzas navales ello da lugar a la convivencia de personal de varias naciones, típicamente entre 20 y 50 personas, en el estrecho espacio de un buque de guerra (insignia), frecuentemente fragatas, donde la falta de espacio habitable es notoria.

La función de un EM, relativamente independiente del material (excepto por los equipos de comunicaciones, que en todo caso son habitualmente servidos por personal del buque insignia), y su composición por oficiales y personal muy cualificado en proporción muy superior a las dotaciones de los barcos, hacen que los hipotéticos problemas de desavenencias culturales o defectuosa comunicación a causa de la lengua se vean muy atenuados.

Más aún, la presencia de un EM a bordo de la insignia es un poderoso factor de integración para los buques de la fuerza, que cuentan con un representante informal (no es su función teórica, pero así se entiende) que, además de representar las necesidades o deseos del buque de su nacionalidad en el EM, puede explicar al mando de la fuerza y al resto del EM las peculiaridades de material o de otro tipo de «su» buque.

Es por ello por lo que la multinacionalidad ha tenido comparativamente más éxito en los EE.MM. —muchas de las fuerzas arriba mencionadas, desde la extinta MLF hasta la joven DAFT, son prácticamente desconocidas incluso dentro del ámbito militar— al extremo de que lo anormal hoy en un EM en Europa es precisamente que no haya

²² La posibilidad legal de abanderar un buque o aeronave en un organismo internacional, como la OTAN, la UE o la ONU, es simplemente inexistente, a no ser que se reformen la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros documentos y tratados de las NN.UU.

presencia de personal de otras naciones además de la anfitriona. Incluso en la improvisación de una fuerza multinacional para una crisis determinada (p.ej., la operación *Atalanta*) se toman como factores obligados de planeamiento la rotación del mando y la constitución de un EM multinacional.

Cabe, pues, preguntarse por qué, contando la OTAN con fuerzas de tan rancia solera como las SNMG, que han seguido sin solución de continuidad a la STANAVFORLANT (1968) y la posterior STANAVFORMED (1992), y con la acumulada experiencia de pequeños Estados Mayores continuamente embarcados en las sucesivas insignias de esas fuerzas, no se ha llegado nunca a poner en práctica lo aprendido en el USS *Claude V. Ricketts* más allá de los *crosspols*.

En nuestra opinión las razones hay que buscarlas en el mismo sitio donde se encuentran las que han obligado durante estos 38 años a que aquellas fuerzas estén exclusivamente formadas por escoltas, fragatas casi siempre, con tan solo la ocasional asistencia de un petrolero o buque logístico, a pesar de que los conflictos que hoy requieren la presencia de fuerzas navales de reacción rápida casi siempre necesitan algún tipo de intervención en que la capacidad de combate individual del infante de marina tiene un papel destacado, como evacuación de residentes, conocidas en la jerga militar como operaciones NEO (*non-combatant evacuation operations*), o como la represión de la piratería; o importante capacidad de transporte y asistencia, como la asistencia a refugiados y en general en catástrofes, casos todos ellos en que la presencia de un buque de asalto anfibio en la fuerza sería una mejora cualitativa en la capacidad de hacer frente a crisis inesperadas; y un buque logístico la garantía de poder liberar a la fuerza de un apoyo logístico en tierra inmediato al área de operaciones.

Las naciones son siempre mucho más celosas de su prestigio que los individuos. Haría falta un estudio de psicología colectiva para establecer y medir este hecho, pero es incuestionable que mientras un individuo acepta e incluso abraza con entusiasmo un papel subordinado, p.ej., en un EM, pero acorde con su especialización, en el que puede brillar por sus conocimientos y espíritu de cooperación, las naciones quieren siempre medirse en pie de igualdad con las demás, evitando cualquier especialización²³, aceptando grandes sacrificios económicos para que, en el ámbito

²³ Los numerosos intentos de la OTAN para que las naciones aliadas, especialmente las menores, acepten contribuir con lo que se ha dado en llamar «*niche capabilities*» no han tenido más éxito que el

naval, los buques con los que contribuyen a las fuerzas multinacionales sean al menos fragatas, donde la bandera nacional arbola visiblemente rodeada de armamento y radares, aunque todo ello sea difícil de mantener, en vez de en buques auxiliares, como petroleros o logísticos, que serían más apreciados por los estrategas pues siempre son escasos para las necesidades, además de ser más fáciles de obtener, incluyendo la posibilidad de transformar mercantes. Así, un número considerable de las fragatas europeas (unas 110 en total contando las que están en construcción o contratadas en firme) son de naciones que tienen tan solo entre dos y cuatro, casi siempre unidades envejecidas obtenidas de segunda mano²⁴...pero elegantes y prestigiosas²⁵.

El problema se presenta en que, envejecida o no, la tecnología de un escolta es relativamente compleja, requiriendo un adiestramiento individualizado para cada equipo o familia de equipos. Desgraciadamente, el fraccionamiento de la industria naval europea (que contrasta vivamente con la integración de la industria aérea, gracias en gran medida a EADS, hoy Airbus) ha hecho que los equipos que montan estos buques sean de no menos de seis fuentes nacionales distintas, sin contar el fraccionamiento debido a las distintas generaciones. En estas condiciones, intentar que personal de la marina de un país europeo pueda integrarse como uno más en la dotación de la fragata de otro se hace casi ilusorio. Los que han experimentado el *crosspol* pueden atestiguarlo. La aparente anomalía que presenta el éxito de la dotación multinacional del USS *Claude V. Ricketts* en no pequeña medida se debió a que Alemania estaba adquiriendo barcos de la misma clase, Italia instalaba los mismos misiles y lanzadores, y otras naciones participantes tenían unidades navales con tecnología o de procedencia norteamericana.

Los intercambios de personal

Aunque su significación en el incipiente proceso de internacionalización de la defensa es más bien modesta, no se puede dejar de mencionar que España, como otros muchos países, lleva a cabo limitados programas de intercambio de oficiales, buscando

del establecimiento de los «Centros de Excelencia» (CoE) nacionales, prácticamente irrelevantes en el sentido buscado.

²⁴ Bélgica, Bulgaria, Grecia, Polonia, Portugal, Rumania.

²⁵ *Report to EDA on Future EU Maritime Operations Requirements and Planned Capabilities*, Wise Pens International, 8 Mar 2012, p. 69.

una mejor comprensión mutua del empleo operativo de un sistema de armas, cuando este se comparte, por lo que estos programas suelen tener mayor incidencia en aeronaves y pilotos que en buques. Ciñéndonos a la Armada para no hacer la lista farragosa, los programas de intercambio de oficiales con otro país actualmente son:

- Con Italia: Un piloto de helicópteros (recíproco), y un oficial en una fragata clase *Santa María* (no recíproco).
- Con el Reino Unido: Un oficial en una fragata clase *Santa María* (recíproco).
- Con Alemania: Un oficial en caza minas alemanes (no recíproco).
- Con Francia: Un oficial en submarinos franceses (no recíproco).
- Con Estados Unidos: Un piloto de *Harrier* con el USMC (recíproco); un piloto de *Seahawk* con la US Navy (recíproco).

No cabe disputar los beneficios de estos programas de intercambio, pero parece que su significación conceptual y numérica son muy escasas en el sentido pretendido en este trabajo.

Otros intercambios

Los portaviones y en general todos los buques con unidades aéreas embarcadas se prestan al experimento, más o menos duradero, de embarcar unidades aéreas de otra marina. Ello se ha hecho en numerosas ocasiones con helicópteros en fragatas, y en muy pocas con aviones en portaviones. La más notable fue en octubre de 2008, poco después de que la Royal Navy (RN) diera de baja los *Sea Harrier*. El portaviones *HMS Illustrious* seguía en activo, y se pretendía conservar su capacidad aérea con ayuda de los *Harrier AV8-B* de la 9ª Escuadrilla de la Armada, que a este fin embarcó en su práctica totalidad a bordo del *HMS Illustrious*, incluida la marinería que se integró en la dotación del portaviones asumiendo responsabilidad de las zonas que se les asignaron. Simultáneamente, a bordo del *HMS Argus* los helicópteros SHW de alerta y control, similares a los que opera la Armada en la 5ª Escuadrilla, estaban en período de preparación para su inminente despliegue en Afganistán en el seno de la ISAF, lo que permitió que controladores de la Armada operaran al mismo tiempo en el escuadrón de la RN²⁶ participando en el control de los *Harrier* españoles operando desde el *HMS Illustrious*.

²⁶ Uno de los autores de este trabajo formó parte de este despliegue.

El resultado de la probablemente más ambiciosa integración de dotaciones desde el experimento del USS *Claude V. Ricketts*, fue muy satisfactorio. Se adaptaron procedimientos con beneficio para ambas partes participantes. En particular se adoptó una mayor cadencia de operaciones que la prevalente en la RN, y el habitual reparto de papeles que en la RN asignaba la función *Combat Air Patrol (CAP)* a los *Sea Harrier* navales y la de *Close Air Support (CAS)* a los *Harrier GR-9* de la fuerza aérea, fue simplificado con la asunción de ambos papeles por los mismos *Harrier AV8-B*.

Naturalmente esta excelente experiencia con aviones no es de aplicación universal. Los aviones solo pueden integrarse entre portaviones que utilicen un mismo tipo de toma y despegue, convencional con catapulta y cable de frenado (CATOBAR), despegue con rampa y toma con cable de frenado (STOBAR), o despegue con rampa y toma vertical (STOVL). Este último sistema solo está representado en Europa por España e Italia, hasta que el Reino Unido ponga en servicio sus nuevos portaviones de la clase *Queen Elisabeth*.

Explorando nuevos caminos

Pero las dificultades de integración descritas para algunas de las distintas modalidades no son insuperables. En primer lugar, no todos los puestos de dotación de un buque de guerra requieren la alta capacitación técnica que dificultaría la integración de personal adiestrado en otra familia tecnológica, ni ello es una barrera sino para un corto período de intercambio, pues una integración permanente o de largo plazo ciertamente incluiría un adiestramiento igual que el de los nacionales, quedando solo la lengua como la única dificultad.

En segundo lugar, los buques con menor carga tecnológica, como los de asalto anfibio, de aprovisionamiento, y otros similares, no solo se ofrecen a este examen como mucho más *amigables* para aceptar otros nacionales, sino que su escasez los hace excelentes candidatos para compartir, lo que permitiría paliar las carencias de aquellas naciones que han dado prioridad a las unidades de combate sacrificando las auxiliares.

La perenne ambición de la marina portuguesa de tener algún buque de asalto anfibio para su excelente *Corpo de Fuzileiros* se vería de algún modo aliviada si pudiera compartir los buques españoles o, mejor aún, compartir la obtención de uno nuevo con ahorro para ambos; o de manera similar el reemplazo del muy veterano petrolero de flota *NRP Berrio*.

Los acuerdos de nuevas construcciones conjuntas se verían facilitados por acuerdos complementarios de compartir los servicios, de tener dotaciones mixtas, y de hacer preceder esos acuerdos por la integración de nuestros vecinos en los buques existentes, al modo *USS Claude V. Ricketts*.

Buques de Mando y Control

Una importante carencia poco conocida en las contribuciones nacionales a OTAN y UE es la de buques de mando y control (C&C). La operación *Atalanta* y décadas de experiencia en la OTAN han demostrado la necesidad de un buque de C&C y la conveniencia de que sea de propiedad compartida y dotado internacionalmente.

En particular, la lejanía del área de operaciones de *Atalanta* hizo en varias ocasiones reclamar la presencia del mando de la fuerza (FHQ) en las inmediaciones del área, citándose como preferido Djibouti, en lugar del lejano Northwood que finalmente prevaleció, y lo hizo en no pequeña medida por las consideraciones de que establecer un cuartel general en tierra no europea es un gasto prácticamente irrecuperable, que necesita ser dotado de seguridad y de servicios de apoyo —fuerza de protección, personal auxiliar, alojamientos, soporte vital, energía, etc.— todo ello dependiente del posiblemente frágil apoyo del gobierno local. Pero al elegir un lejano FHQ para evitar esas inseguridades se pierde interacción directa con la fuerza, con lo que el FHQ tiende a confundir su función con la del nivel superior, ese sí lejano, el mando de la operación (OHQ).

Un buque, por otra parte, es intrínsecamente reutilizable, puede permanecer en la mar o atracar en un puerto conveniente de la zona, ganando así conectividad física con las comunicaciones y transporte terrestres y aéreos, no depende de ningún apoyo o permiso de un gobierno local, tal vez mediatizado o tornadizo, no requiere más protección que la flexible de un escolta y eso solo si hay una seria amenaza naval, lleva su propio personal auxiliar, comunicaciones, logística y energía consigo, y en definitiva reúne todas las ventajas del cuartel general en tierra sin ninguno de sus inconvenientes²⁷.

²⁷ Report to EDA on Future EU Maritime Operations Requirements and Planned Capabilities, Wise Pens International, 8 Mar 2012, p. 51.

Hay varios modos de conseguir un buque de C&C: desde una contribución voluntaria de un Estado miembro, que mantendría su propiedad pero haciéndolo disponible para la UE (u OTAN según necesidades y acuerdos); la obtención colectiva de un buque mercante apropiado al que se instalaría los medios de mando, control, comunicaciones e inteligencia (C3I) necesarios; hasta la preparación de contenedores con esas capacidades que se podrían instalar a bordo de un buque de asalto anfibio o de aprovisionamiento que proporcionaría la movilidad y los medios de subsistencia²⁸.

España tiene el buque de asalto anfibio *Castilla* acondicionado para acomodar el mando y EM de la fuerza marítima de alta disponibilidad (HRF), y no cabe duda de que el buque proporciona una plataforma excelente para este fin. El problema es que la capacidad de asalto anfibio —siempre escasa para las necesidades— queda gravemente mermada precisamente cuando es más necesaria; sacrificar la infantería de marina en beneficio de otros cometidos genera inquietud, habida cuenta la enorme relevancia de esta fuerza tan específica y codiciada por aquellos que no la poseen. Piénsese en el posible despliegue del *Castilla* para mandar la inacabable operación *Atalanta* y se comprenderá la hipoteca que el asignar un buque de asalto anfibio a las funciones de C&C significa.

Los citados ejemplos de *Atalanta* y el mando de la HRF en el *Castilla*, y sobre todo el hecho de que sea un barco, no deben hacer suponer que la misión de un buque de C&C sería exclusivamente, ni siquiera principalmente, naval.

Las necesidades de mando y control de operaciones conjuntas, exclusivamente terrestres, civiles o mixtas, se prestan igualmente para ser cubiertas por las capacidades que proporciona un buque de C&C. Los EE.UU. han puesto (en ciertas condiciones) a disposición de la OTAN el buque de C&C *USS Mount Whitney* con extraordinarias capacidades que le permitieron en pasados ejercicios albergar y operar el mando y EM de una *Combined Joint Task Force*, cuyo componente terrestre era del nivel de cuerpo de ejército, y de comparable entidad los componentes naval y aéreo.

Hoy, buques dedicados a esta función no existen más que en la marina de los EE.UU., los citados *USS Mount Whitney* y el *USS La Salle*, ambos originariamente de asalto anfibio pero que perdieron completamente la función primigenia. Europa,

²⁸ En el *USS La Salle*, buque de mando de la VI Flota, la marina de los EE.UU. ha adoptado la original solución de transformar una barcaza de desembarco para las funciones de EM y embarcarla permanentemente en la bahía del antiguo LPD, que suministra energía, antenas, habitabilidad y otros servicios.

frecuentemente comprometida en operaciones navales, tal vez no de guerra pero delicadas de ejecución, debería contar en su panoplia con este recurso práctico, económico e integrador²⁹ y evitar así la incomprensible torpeza de sacrificar los recursos de la infantería de marina en beneficio de otros menesteres.

Conclusiones

Parece, pues, que la profesionalización de la profesión militar se alía con la progresiva eliminación de fronteras en Europa para impulsar la convivencia de personal militar de distintas nacionalidades bajo la misma bandera o en unidades multinacionales. Esta tendencia se podrá aplaudir o rechazar, pero es un hecho que forma parte del presente, y que en el futuro previsible irá incluso en aumento. El reto que se presenta es, por tanto, cómo utilizarla con mejor provecho.

En primer lugar, una vez abierta la puerta en España a la recluta de extranjeros, que de manera interesada puso el objetivo en Hispanoamérica para aprovechar la inmigración de aquella procedencia en los años de mayor crecimiento económico, debería abrirse a ciudadanos de la UE, con los que hipotéticos problemas políticos a la hora de enviar las tropas al combate serían inexistentes.

Es cierto que el potencial de reclutamiento será probablemente bajo, pero también menos sujeto a las variaciones de migración producidas por las circunstancias económicas; la aparente desventaja de la diferencia de lenguas se verá compensada por la superior motivación de los candidatos, y en el caso de portugueses o italianos por la proximidad de las lenguas que permiten una razonable intercomunicación, en especial con los primeros, con los que el famoso *portuñol* allana todas las dificultades. Habida cuenta de que la recluta de extranjeros hispanoamericanos pasó sin problemas el escrutinio de los legisladores, es obvio que ninguna dificultad de orden legal existe para los ciudadanos de la UE.

²⁹ Una de las razones por las que Europa nunca ha contemplado la obtención de un buque de C&C es precisamente la presunta disponibilidad del *USS Mount Whitney* para operaciones de la OTAN, eso sí, sujeta a que los EE.UU. no lo necesiten para sus propios fines. Una vez cedido a la OTAN se podría en teoría utilizar para operaciones propias de la UE, pero sujeto a la decisión del NAC subsiguiente a los Acuerdos *Berlin Plus* (2002): «*We are now in a position to give the EU ready Access to the collective assets and capabilities of the Alliance for operations in which the Alliance as a whole is not engaged militarily*». Encontrar una situación en que la UE necesitara las capacidades de un buque de C&C al tiempo que la OTAN o los EE.UU. no se vean concernidos —o envueltos en otra— se antoja bastante difícil. En el mejor de los casos, la mera incertidumbre que generan estas condiciones en cadena debería ser suficiente para que la UE decidiera tener el suyo propio.

En segundo lugar, a la hora de obtener nuevas unidades deberá plantearse como una consideración previa e importante la posibilidad de compartir su uso con naciones aliadas y de la UE. Compartir el diseño se ha hecho en el pasado con resultados variados: la enormemente ambiciosa *NATO Frigate Replacement for the 1990* (NFR-90) fracasó, como también lo hizo en menor medida (al menos los buques se construyeron, aunque diferentes) la cooperación germano-holandesa-española que fructificó en España en la clase *Álvaro de Bazán*; pero se obtuvieron éxitos considerables con la cooperación hispano-holandesa en buques de aprovisionamiento y de asalto anfibio, en las fragatas italo-francesas de la clase *Horizon*, y otros. Pero lo que aquí se propone es un paso más allá: no solo compartir el diseño, sino el uso. Y no solo el uso, al modo del contrato germano-holandés sobre la utilización del *HNLMS Karel Doorman*, sino la integración de dotaciones mixtas, que garantiza el empleo siempre por acuerdo mutuo, no solo en tiempo de paz sino en las más exigentes, políticamente hablando, de las situaciones de conflicto y guerra. Esto debería comenzarse por los buques de aprovisionamiento y de asalto anfibio, siempre escasos para los conflictos de hoy, y menos exigentes en tecnología y por lo tanto más amigables para dotarlos con personal foráneo.

El epítome de esa colaboración por integración sería el buque de mando y control. La tendencia actual en Europa a los Estados Mayores mixtos sería llevada un paso más allá, al ser el EM embarcado casi consustancial con el barco.

Un buque de mando y control —pero exclusivamente de mando y control— ofrecido a la OTAN y a la UE por dos o más naciones copropietarias, sería una contribución irrechazable, de un valor tan práctico como simbólico, y muy superior a las habituales ofertas de fragatas.

En resumen, el avance de la UE hacia una mayor integración económica y política, que permite ver cómo trabajan juntos y conviven funcionarios de 28 naciones alrededor de la plaza Schuman de Bruselas, debería ser acompañado y hasta liderado por una integración militar hasta los niveles más profundos.

Creemos que el ámbito naval, secularmente más orientado al exterior, se presta particularmente a la multinacionalidad, y que cualquier iniciativa en este sentido encontraría buena receptividad tanto entre las autoridades políticas como en las marinas hermanas. Las proximidades de todo tipo con Portugal, y el éxito de la

experiencia con el Reino Unido, la de más entidad de las llevadas a cabo por la Armada, son indicaciones de por dónde empezar.

P.D. Con este trabajo terminado y dispuesto a ser enviado para publicación llega la noticia del resultado del referéndum consultivo en el Reino Unido sobre la pertenencia a la Unión Europea.

Las catastróficas consecuencias de una imprudente consulta que buscando una mayor unión y robustez en el partido del gobierno ha desunido y fragilizado Europa y su propia nación, están aún por ser calibradas en su preocupante dimensión.

Ello sin embargo no descalifica lo que en este trabajo se propone, antes bien, tal vez una más profunda unión de las fuerzas armadas europeas, empezando como aquí se razona por las navales, podría sentar un ejemplo de racionalidad en unas circunstancias en las que parecen primar las decisiones basadas en irracionales emociones.

*Fernando del Pozo y
Juan del Pozo Berenguer*
Almirante (ret.) y Capitán de corbeta*

Abreviaturas usadas

ACO	Allied Command Operations
ACT	Allied Command Transformation
AFC	Allied Forces Command
AIRCOM	Allied Air Command
BENELUX	Belgium, Nethererlands, Luxemburg
CAP	Combat Air Patrol
CATOBAR	Catapult Assisted Take-Off Barrier Arrested Recovery
CAS	Close Air Support
C&C	Command and Control
C3I	Command, Control, Communications and Intelligence
CoE	Centre of Excellence
DAFT	Deployable Air Task Force
EDA	European Defence Agency
EM, EEMM	Estado Mayor, Estados Mayores
FHQ	Force Headquarters
HNLMS	His Netherlands Majesty's Ship
LANDCOM	Allied Land Command
MARCOM	Allied Maritime Command
MCMFORLANT	Mine Countermeasures Forces, Atlantic
MCMFORMED	Mine Countermeasures Forces, Mediterranean
MLF	Multilateral Force
NAEW&CF	NATO Airborne Early Warning and Control Force
NEO	Non-combatant Evacuation Operations
NFR-90	NATO Frigate Replacement for the 1990
OHQ	Operation Headquarters
SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers Europe
SIAF	Spanish-Italian Amphibious Force
SNMG	Standing Naval Maritime Group
STANAVFORLANT	Standing Naval Force, Atlantic
STANAVFORMED	Standing Naval Force, Mediterranean
STOVAR	Short Take-Off Barrier Arrested Recovery
STOVL	Short Take-Off Vertical Landing
UKNLAF	United Kingdom-Netherlands Amphibious Force
USS	United States Ship