

101/2024

4 de noviembre de 2024

Gonzalo Vázquez Orbaiceta *

**Project 33: El NAVPLAN y el
Futuro de la US Navy**[Visitar la WEB](#)[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

Project 33: El NAVPLAN y el Futuro de la US Navy

Resumen:

La actual Jefa de Operaciones Navales (CNO) de la marina estadounidense, la almirante Lisa Franchetti, publicó a finales de septiembre de 2024 su Plan de Navegación. Enfocado en la preparación para una posible contienda con la marina del Ejército de Liberación Popular (PLAN) en 2027, el nuevo plan busca resolver los distintos problemas que afectan actualmente a la marina, así como maximizar el rendimiento de todos los engranajes que conforman dicho servicio (personal, capacidades y logística). Sin embargo, frente a un contexto estratégico en el mar cada vez más competitivo, cumplir con éxito los objetivos definidos en el plan requiere unos esfuerzos e inversiones más que notable. Por ello, conviene también situar su publicación en el contexto histórico en el que se encuentra la marina actualmente, analizando sus antecedentes y su proyección de futuro.

Palabras clave:

US Navy, poder naval, estrategia marítima, China, DMO.

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

Project 33: The NAVPLAN and the Future of the US Navy

Abstract:

The current U.S. Navy Chief of Naval Operations (CNO), Admiral Lisa Franchetti, published in late September 2024 the new Naval Plan for the Navy. Focused on preparing the Navy for a possible war with the People's Liberation Army Navy (PLAN) by 2027, the new plan seeks to address the different problems currently affecting by the Navy, as well as to maximize the performance of each and every component of the service (manpower, capabilities and logistics). However, in the midst of an increasingly competitive and challenging maritime environment, successfully achieving the goals set forth in the new plan will require notable effort and dedication. In light of this, it is convenient to put into perspective the place where the Navy stands today, examining its antecedents and its future projection.

Keywords:

US Navy, naval power, maritime strategy, China, DMO.

Cómo citar este documento:

VÁZQUEZ ORBAICETA, Gonzalo. *Project 33: El NAVPLAN y el Futuro de la US Navy*. Documento de Opinión IEEE 101/2024. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

«El líder de la República Popular de China (RPC) ha indicado a sus fuerzas que estén preparadas para la guerra en 2027 – nosotros estaremos más preparados»

Lisa M. Francheti, 2024

«Estados Unidos no puede funcionar como una potencia global si no es una gran potencia marítima»

Colin Gray, 1992

Introducción

La importancia del mar para la seguridad y la prosperidad de las naciones, lejos de perder protagonismo en las relaciones internacionales, ha ido ganando cada vez más atención internacional. A medida que la sociedad global, altamente interconectada, se ha ido volviendo cada vez más dependiente del mar para su funcionamiento, la importancia estratégica que ostenta el correcto uso y aprovechamiento de sus recursos se ha consolidado como uno de los ejes centrales del orden económico internacional actual.

Un vistazo rápido a algunos de los focos de conflicto más relevantes en la actualidad revela un componente marítimo en todos ellos. En el conflicto entre Rusia y Ucrania, la guerra naval en el mar Negro se ha convertido en escenario de importantes avances tecnológicos en la guerra naval, con un uso extensivo de vehículos de superficie no tripulados que han permitido a Kiev disputar el control del mar a su enemigo. Además, el comercio marítimo en la región se ha visto gravemente afectado por la contienda, ocasionando grandes contratiempos para el flujo comercial de grano y otros productos de los que dependen muchos países en vías de desarrollo.

Como consecuencia del conflicto en la franja de Gaza entre Israel y sus adversarios regionales, el mar Rojo, una de las vías marítimas más importantes del mundo (conectando el océano Índico y el mar Mediterráneo) se ha transformado en una zona de alto riesgo para el tráfico marítimo global. Los rebeldes hutíes, apoyados materialmente por Teherán, han logrado hundir o dañar numerosos buques durante los últimos diez meses, y han propiciado el despliegue de dos operaciones navales multinacionales: Prosperity Guardian (liderada por Estados Unidos) y Aspides (puesta en marcha por la Unión Europea). En el Indo-Pacífico, región que está llamada a convertirse en el centro de gravedad de la economía mundial (si no lo es ya), la estabilidad el orden regional se ve constantemente amenazada por las disputas territoriales (marítimas, en su gran mayoría) entre China (RPC) y sus países vecinos –Japón, Corea del Sur,

Filipinas, Taiwán, Vietnam y Malasia, entre otros. Además, la ambición del líder chino Xi Jinping por incorporar Taiwán a la RPC –algo para lo que, según ha instruido a su ejército, podría tratar de lograr en 2027– convierte a esta región en otro potencial foco de conflicto.

Frente a este panorama, Estados Unidos y sus aliados se encuentran ante la necesidad de fortalecer significativamente sus capacidades navales (y marítimas) para poder preservar la estabilidad y el orden en el mar, después de varias décadas de inversiones reducidas y un declive notable en el tamaño de sus marinas de guerra.¹ Con la publicación del nuevo Plan Naval (NAVPLAN, en adelante) de la marina estadounidense, que se hace eco de la situación que acabamos de describir, el presente artículo analiza los contenidos del documento y el contexto histórico en el que se enmarca el mismo. Para ello, examina también algunos aspectos del pasado reciente de la marina estadounidense y de su proyección de futuro a medio plazo.

Contexto Estratégico

Franchetti y su equipo publican el NAVPLAN en un momento muy delicado a nivel estratégico, algo que, como veremos más adelante, se refleja de forma nítida a lo largo de las páginas del documento.

En primer lugar, la situación estratégica en el mar ha sufrido un giro radical con el retorno a la confrontación entre grandes potencias. Washington se alzó, con el término de la Guerra Fría en 1990, como la única potencia marítima con capacidad de proyección global capaz de hacerse con el control del mar allí donde fuera necesario. Así quedó confirmado cuando Iraq decidió invadir Kuwait en agosto de 1990. La decisión de Saddam Husein propició un despliegue masivo liderado por la marina estadounidense, que dio comienzo en la madrugada del 17 de enero de 1991, y en la que la Armada contribuyó también de forma eficaz con la agrupación Bravo.² Durante el transcurso de la Operación Tormenta del Desierto (*Desert Storm*, segunda fase de la Guerra del Golfo

¹ Véase: VÁZQUEZ, Gonzalo «Navegando en Aguas Peligrosas: La Postura Marítima de la OTAN», Documento de Opinión, *boletín IEEE*, 11 marzo 2024, 947-967. Disponible en:

https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/b/o/boletin_ieee_33_.pdf

² Véase, por ejemplo: ENRECH DE ACEDO, José Luis, «Zippo Uno», *Revista General de Marina*, tomo 284, mayo 2023, 717-732. Disponible en:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8947114&orden=0&info=link>

que siguió a la Operación Escudo del Desierto/*Desert Shield*), los estadounidenses llegaron a desplegar hasta seis portaviones en aguas del Golfo Pérsico y el Mar Rojo, apoyados por todo el abanico de plataformas de la marina estadounidense y otras marinas aliadas –que volvieron a demostrar, por enésima vez, la alta flexibilidad inherente al poder naval.

Es cierto que, tal y como poco después resaltaba el vicealmirante Stan Arthur, quien por entonces era comandante del U.S. Naval Forces Central Command, parte del éxito tan rotundo se debió «a las modernas infraestructuras de los puertos, aeródromos grandes y numerosos, y un enemigo cuyo ejército no creía realmente en su misión».³ Pero al mismo tiempo, el despliegue de carácter masivo, en el que se estrenaron los misiles de ataque a tierra Tomahawk, es sin duda un referente en la historia de las operaciones navales conjuntas, y como ha demostrado la actual crisis en el Mar Rojo, algo para lo que ni Washington ni sus aliados tienen hoy la voluntad o la capacidad de repetir. Si bien la *Operación Prosperity Guardian* ha conseguido escoltar a un gran número de buques mercantes y la europea *Operación Aspides* ha hecho algo similar, ambas intervenciones están lejos de parecerse al despliegue de fuerza de 1991. La marina estadounidense ha decrecido considerablemente en tamaño, al igual que las de muchos de sus aliados, y la «democratización» de las capacidades defensivas aglutinadas bajo el concepto de Anti-Acceso/Denegación del Área (A2/AD) que ahora despliegan grupos como los Hutíes (apoyados por Teherán), ha hecho que el control del mar ya no pueda darse por supuesto.

Además, relacionado con ello, el rápido crecimiento de la marina de guerra China en el sudeste asiático, que ya es la más grande del mundo por número de plataformas (algo que, si bien está lejos de ser determinante, es un factor a ser tenido en cuenta), tiene como objetivo fundamental hacerse con el control del mar en la región y negárselo a los americanos y sus aliados. Durante los últimos doce años, Pekín ha realizado inversiones más que significativas para dotar a su marina de guerra y su guardia costera (y milicia marítima) de los medios adecuados y el mejor adiestramiento posible para la guerra naval de alta intensidad. Si bien, por motivos obvios, China está aún lejos de convertirse

³ ARTHUR, Stan & POKRANT, Marvin, «The Storm at Sea», *USNI Proceedings*, Vol. 117/5/1,059, Mayo 1991. Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1991/may/storm-sea> (Consultado 28 septiembre 2024).

en una potencia marítima global (cosa que, por otro lado, no queda del todo claro que sea el objetivo que persiguen), cuenta con el apoyo de unas capacidades A2/AD en las que apoyarse en caso de ser necesario.

Este desarrollo ha sido posible por el crecimiento complementario de otro elemento fundamental del poder naval: la base industrial necesaria para construir buques y mantenerlos a lo largo de su vida operativa. En este aspecto, la región del sudeste asiático es ya la principal potencia industrial naval, y seguirá siéndolo al menos a medio plazo. Entre China, Japón y Corea del Sur, acaparan un porcentaje considerable del tonelaje total botado anualmente incluyendo buques de guerra y mercantes.⁴ Frente a ellos, la industria naval de los países OTAN adolece de falta y retención de personal cualificado en los astilleros, que son, además, pocos para las necesidades derivadas del panorama actual.

En el caso de los estadounidenses, además del desastre de los buques de combate litoral (*Littoral Combat Ships, LCS*), del que varias unidades han sido dadas de baja con menos de una década de servicio, ha sido especialmente sonado el caso de las futuras fragatas clase *Constellation*, un proyecto que finalmente se adjudicó a la británica BAE Systems en detrimento de la propuesta de Navantia. El modelo para las nuevas fragatas estaba basado en las *FREMM* europeas que operan Francia e Italia, pero tras sucesivos cambios en el diseño, han convertido a la futura clase en una plataforma completamente distinta. Junto a ello, la falta de personal cualificado y de astilleros suficientes en Estados Unidos han propiciado numerosos retrasos en el programa, cuya primera unidad no será puesta en servicio antes de 2029 (tres años más tarde de lo inicialmente esperado).⁵

De la misma forma, la situación de la flota de submarinos atraviesa una situación similar. Como señalaba el capitán de navío retirado Jerry Hendrix, en 2025 se ha previsto la entrega de una única unidad dentro de los presupuestos. «Además, de la fuerza de submarinos ya en servicio, 16 de las 49 unidades –o casi un tercio de la principal fuerza ofensiva de la marina– están en dique seco o atracados, carentes de las certificaciones

⁴ KANG, Choi & LEE, Peter K. «Why U.S. Naval Power needs Asian Allies», *War on the Rocks*, 12 enero 2024. Disponible en: <https://warontherocks.com/2024/01/why-u-s-naval-power-needs-asian-allies/> (Consultado 29 septiembre 2024).

⁵ Véase: CONTE DE LOS RÍOS, Augusto, «Fragatas clase Constellation: ¿Crónica de una Muerte Anunciada?», *Revista Ejércitos*, 5 junio 2024. Disponible en: <https://www.revistaejercitos.com/opinion/fragatas-clase-constellation-cronica-de-una-muerte-anunciada/> (Consultado 28 septiembre 2024).

necesarias», apunta Hendrix.⁶ Dado que la fuerza submarina estadounidense es una de las herramientas más importantes con las que cuenta la marina, la situación deficiente de la flota y la falta de astilleros suficientes para brindar el mantenimiento adecuado de las unidades en servicio hace que la construcción de la futura *clase Columbia* (submarinos estratégicos SSBN que reemplazarán a la *clase Ohio*) y el programa para reemplazar a los submarinos de ataque de la *clase Virginia* hayan sufrido también sendos retrasos.

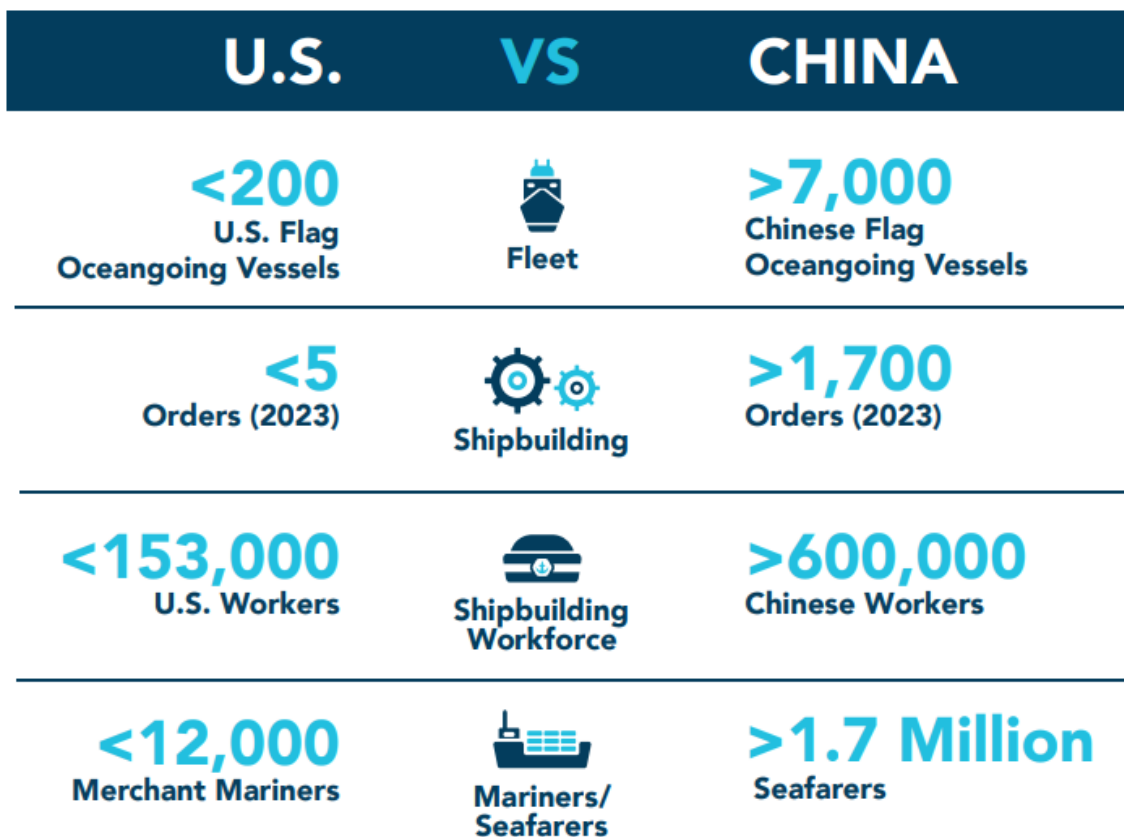


Figura 1: Comparativa de la situación actual de las industrias navales de Estados Unidos y de China (Fuente: Waltz, Kelly, Rubio & Garamendi, 2024).⁷

A grandes rasgos, estos son algunos de los desafíos más grandes con los que se ha encontrado la almirante Lisa Franchetti al tomar posesión como Jefa de Operaciones

⁶ HENDRIX, Jerry, «Sunk at Pier: Crisis in the American Submarine Industrial Base», *American Affairs Journal*, Vol. 8, No 2, 2024. Disponible en: <https://americanaffairsjournal.org/2024/05/sunk-at-the-pier-crisis-in-the-american-submarine-industrial-base/> (Consultado 28 septiembre 2024).

⁷ WALTZ et al. «A Congressional Guidance for a National Maritime Strategy», *United States Congress*, 30 abril 2024. Disponible en: <https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2024/05/Congressional-Guidance-for-a-National-Maritime-Strategy.pdf>.

Navales (Chief of Naval Operations, CNO) en agosto de 2023. La marina estadounidense se enfrenta a un panorama estratégico en el que el control del mar ya no está garantizado, y la posibilidad de un conflicto con su antagonista en el sudeste asiático es cada vez más cercana. Más que nunca, Estados Unidos necesita un nuevo empuje para fortalecer su poder marítimo (que no sólo abarca a la marina de guerra, sino también a su marina mercante y a su flota auxiliar, a una industria capaz de apoyarlas, y la logística necesaria para coordinar todos los esfuerzos). Bajo esta premisa nace el NAVPLAN 2024.

NAVPLAN 2024

«Este Plan de Navegación es mi guía estratégica para la Marina, continuando con la visión desde donde se quedó el Plan de Navegación de 2022».⁸ Así abre la almirante Lisa Franchetti, actual Jefa de Operaciones Navales (CNO) de la marina estadounidense el NAVPLAN 2024. Estados Unidos se encuentra ante la necesidad de dar un paso al frente para resolver los distintos problemas que han ido deteriorando su estado de preparación durante las últimas décadas, a la vez que se prepara para la posibilidad de un conflicto con la marina de guerra de China en 2027. Pese a que se lleva ya varios años hablando de un escenario semejante, como resalta el concepto de «la ventana Davidson» (*the Davidson Window*), hasta ahora no habíamos encontrados muchas declaraciones de intenciones tan directas:

El líder de la República Popular de China (RPC) ha indicado a sus fuerzas que estén preparadas para la guerra en 2027 – nosotros estaremos más preparados. El desafío que supone China para nuestra marina va ahora mucho más allá de sólo el tamaño de su marina de guerra [...] La base industrial de defensa de China está funcionando a ritmo de guerra, incluyendo la capacidad de construcción naval más grande del mundo que ahora está en manos de la marina china.⁹

El NAVPLAN hace patente que la preparación para un hipotético escenario como ese será el centro de gravedad del trabajo de la marina estadounidense de aquí en adelante. El documento, más bien breve, está estructurado en tres secciones: «Por qué la

⁸ «Chief of Naval Operations Navigation Plan for America's Warfighting Navy 2024», septiembre 2024, ii. Disponible en: <https://www.navy.mil/Leadership/Chief-of-Naval-Operations/CNO-NAVPLAN-2024/> (Consultado 28 septiembre 2024).

⁹ NAVPLAN, 6.

actualización del NAVPLAN», «Cómo luchamos» y «Cómo aceleramos». Los dos fines estratégicos que define el documento centrales para la subsiguiente definición de modos y medios son «la preparación para la posibilidad de guerra con China para 2027» y «fortalecer la ventaja a largo plazo de la marina». Ambos quedan aglutinados en lo que el plan define como su «estrella polar», sobre la que se articula todo lo demás: «Para 2027, la Marina estará más preparada para combate sostenido como parte de una fuerza conjunta y combinada, priorizando a China como el desafío que marca el ritmo y centrándose en permitir un ecosistema de guerra integrado».¹⁰

Para hacer realidad esa visión, se establecen siete objetivos clave –los modos– para mejorar la preparación de la fuerza naval para 2027:

1. Preparar las unidades: Eliminar los retrasos en el mantenimiento de buques, submarinos y aeronaves.
2. Operar sistemas robóticos y autónomos: Integrar más plataformas a mayor velocidad.
3. Crear centros de mando: Desarrollar las instalaciones necesarias para ganar en un campo de batalla distribuido.
4. Reclutar y retener: Asegurar la fuerza necesaria para tener más “jugadores en el campo”.
5. Mejorar la calidad del servicio: Proporcionar condiciones acordes con los sacrificios de los marineros.
6. Entrenar para el combate: Prepararse como se planea luchar, tanto en el mundo real como virtual.
7. Restaurar la infraestructura crítica: Mejorar las instalaciones que sostienen y proyectan la capacidad de combate desde tierra.¹¹

A grandes rasgos, el documento enfatiza una visión unitaria para todo el servicio, una visión que a su vez proporciona el sentido de responsabilidad y la motivación para guiar sus esfuerzos conjuntos durante los próximos años. «El motivo por el que luchamos no ha cambiado, pero sí la forma en que lo hacemos, que debe a su vez informar con qué lo hacemos».¹²

¹⁰ Ibid, 6, 19.

¹¹ Ibid, 19-23.

¹² Ibid, 13.

En este sentido, es destacable la referencia al hecho de que la marina no puede actuar como un actor independiente, sino que debe hacerlo como parte de un ecosistema en el que la contribución de cada parte es vital para el éxito del conjunto. Por ende, la interoperabilidad con otros servicios y con sus aliados europeos y (especialmente) asiáticos es una nota común que caracteriza la visión del documento. La marina estadounidense ya no es capaz de gestionar todo el abanico de amenazas de forma individual. Por tanto, mientras reconoce que la necesidad de aumentar el tamaño de la flota llevará años, no será un proceso inmediato, y que requerirá «un crecimiento sostenido del presupuesto sobre la inflación de entre el 3-5%» para hacerlo, el papel que jugarán sus aliados también constituye una parte fundamental para lograr con éxito los objetivos marcados por el Proyecto 33.

En términos generales, el NAVPLAN ha sido bien recibido en los círculos navales de Washington. Subraya una serie de objetivos que son sin duda ambiciosos, lo que a su vez implica que su consecución costará grandes esfuerzos. Situar a China como antagonista principal aporta propósito al documento, algo fundamental para cualquier estrategia. «Tratar de diseñar una fuerza sin un antagonista a la vista, o sin un plan de guerra para vencer a ese antagonista, es como intentar diseñar una máquina sin saber si va a producir horquillas o locomotoras», subraya el profesor de la Escuela de Guerra Naval estadounidense James Holmes, citando a su vez al capitán de navío de la Primera Guerra Mundial Harry Yarnell.¹³

Especialmente significativo es el énfasis del documento en que la denegación del mar (*sea denial*) es una de las capacidades centrales que la marina debe desarrollar para un hipotético conflicto en 2027. Tradicionalmente, la marina estadounidense no ha operado a la defensiva, sino que ha tratado de buscar la ofensiva (sobre todo en momentos decisivos, como durante la última década de la Guerra Fría frente a la URSS). Por ello, que sea la propia Franchetti quien hace énfasis en la necesidad de buscar «una denegación asimétrica del mar», no deja de ser significativo. «El NAVPLAN, por tanto, parece admitir la inquietante realidad de que la marina estadounidense será más débil

¹³ HOLMES, James «The Navy's New NavPlan sets its sights on China, from a sea denial stance», *USNI Proceedings*, Vol. 150/9/1,459, septiembre 2024. Disponible en: https://www.usni.org/magazines/proceedings/2024/september/navys-new-navplan-sets-its-sights-china-sea-denial-stance?check_logged_in=1 (Consultado 29 septiembre 2024).

que su adversario en caso de un conflicto armado en el Pacífico. Es sorprendente que el oficial naval más alto de Estados Unidos confiese eso por escrito», señala Holmes.¹⁴

Aunque generalmente positivo, el NAVPLAN carece, sin embargo, de una profundidad adecuada en algunas cuestiones, aportando detalles más concretos. En lo relativo a la logística o la base de industria naval (temas que mencionaremos más adelante) el documento no elabora sobre las necesidades concretas al respecto. Se menciona varias veces la imperante necesidad de mejorar la industria marítima para apoyar la preparación general de la marina, pero ésta sigue inmersa en la construcción de una flota preparada para la guerra naval de alta intensidad con plataformas complejas y muy caras que ponen en apuros al desarrollo de otro tipo de plataformas y equipos.¹⁵ A la hora de buscar el equilibrio perfecto de capacidades entre las grandes plataformas dedicadas a la guerra de alta intensidad y las más pequeñas para apoyarlas en otras tareas, el desarrollo de éstas últimas es una gran oportunidad para tratar de reducir el alto coste que suponen las primeras, de forma que los recursos financieros disponibles para la marina puedan ser usados lo más eficientemente posible.

Por tanto, de todo ello se desprende que, mientras las ambiciones reflejadas en el plan son positivas a la vez que altas, los esfuerzos y la dedicación que tendrán que seguir para hacer realidad la visión del Proyecto 33 tendrán que ser aún mayores, y pondrán a prueba la voluntad de Washington de volver a reforzar su poder marítimo. Sin embargo, tampoco es la primera vez que se enfrentan a esta necesidad.

De la Guerra Fría a las DMO: El NAVPLAN en Perspectiva

El NAVPLAN se debe entender como una pieza en un contexto histórico más amplio. El nombre mismo de Proyecto 33 busca precisamente enmarcar el plan de Franchetti y su equipo en la trayectoria histórica de la marina, continuando la labor de sus predecesores. Por ello, en un momento en el que ha perdido ya una parte de las capacidades que la consolidaron como la gran potencia naval inmediatamente después de la Guerra Fría, resulta fundamental entender algunos antecedentes de la situación actual. Durante las

¹⁴ Ibid.

¹⁵ CMS Editorial Board, «Assessing the 2024 Navigation Plan», *Center for Maritime Strategy*, 23 septiembre 2024. Disponible en: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/assessing-the-2024-navigation-plan/> (Consultado 28 septiembre 2024).

últimas tres décadas, buena parte de las capacidades con las que han contado han sido el fruto de una revolución que tuvo lugar durante la década de los ochenta bajo el mandato del presidente Ronald Reagan.

Al mismo tiempo, a la vez que esa herencia se diluye cada vez más, la marina estadounidense lleva ya años trabajando en adaptar su concepto de operaciones para hacer frente a las amenazas que suponen los sistemas A2/AD y los litorales cada vez más desafiantes a nivel operacional. Por ello, es conveniente situar el NAVPLAN en el contexto de sus antecedentes, y el proceso de adaptación hacia el nuevo concepto de Operaciones Marítimas Distribuidas (*DMO, Distributed Maritime Operations*) en el que llevan años trabajando.

La Estrategia Marítima y la Administración Reagan

Como hemos resaltado, la publicación del NAVPLAN parece, a priori, un punto de inflexión importante después de casi dos décadas de sendos contratiempos y fallos estratégicos. En este sentido, el cambio que parece buscar para los próximos años recuerda al cambio de dirección que instauró el presidente Ronald Reagan con su llegada a la Casa Blanca en 1981.

Durante la década de los años setenta, la marina de guerra de la Unión Soviética, bajo el mando del almirante Sergei Gorshkov desde 1956, se había embarcado en un ambicioso plan de construcción naval para convertir a una marina supeditada al Ejército Rojo y limitada a operaciones en aguas cercanas en una marina de aguas azules con capacidad de operar simultáneamente en distintos teatros marítimos (algo que, por otro lado, es de por sí un imperativo para Rusia dada su configuración geográfica). La crisis de los misiles de Cuba en 1962 había puesto de manifiesto las graves deficiencias de la marina a la hora de desplegar «lejos de casa», y permitió a Gorshkov salir adelante con su plan para reconstruir la marina soviética en una fuerza global –algo que se confirmó una década más tarde con el ejercicio naval *Okean-70* (océano, en ruso).¹⁶ Este ejercicio

¹⁶ OKEAN-70 fue un ejercicio naval que tuvo lugar durante varios meses y en varios teatros marítimos simultáneamente. Fue era el ejercicio naval más grande de la historia de Rusia/URSS hasta entonces, confirmando a los estadounidenses la capacidad soviética para disputarles el control del mar en distintas regiones. Este ejercicio tuvo cuatro ediciones entre 1970 y 1985, y recientemente, Rusia ha llevado a cabo la quinta (OKEAN-24) aunque a una escala mucho menor que durante los días de Gorshkov.

fue el primero a escala global, al que seguirían varios más durante las dos décadas siguientes.

Como respuesta a tal crecimiento, y ante la relativa baja atención que las administraciones de Nixon y Cárter habían prestado a la marina como instrumento de defensa nacional, la administración de Reagan puso en marcha un ambicioso plan para convertir a la marina en la punta de lanza de su posición contra los soviéticos. La culminación de su proyecto fue la conocida como Estrategia Marítima, que a su vez sirvió como sustento y argumento principal para la «marina de 600 buques» de la administración Reagan. Así, durante la década de los ochenta, la marina dedicó grandes esfuerzos a cumplir con un exigente calendario de ejercicios navales a gran escala, con la participación de aliados del Indo-Pacífico y de la OTAN; y, sobre todo, realizando despliegues más arriba del GIUK Gap en aguas que los soviéticos consideraban casi como suyas –algo que no se había hecho hasta entonces.

Algunos de los programas más significativos que vieron la luz durante estos años fueron los portaviones de la clase Nimitz, las fragatas de la clase Oliver Hazard-Perry (sobre las que se basaron las F-80 de la Armada), o los destructores de la clase Arleigh Burke (de la que se han construido ya, en distintos paquetes, 73 unidades). Así, a través de las grandes inversiones en la marina, que alcanzó el objetivo de los 600 buques durante varios años (incluyendo 15 portaviones con sus respectivos grupos de tareas), y guiada por los requisitos que se habían establecido gracias a la Estrategia Marítima, que definió los teatros marítimos donde habrían de centrar sus esfuerzos y los medios necesarios para cada uno de ellos, la administración de Reagan dio un giro sustancial a la trayectoria de la marina. Pese a que queda fuera del contenido del presente artículo, el estudio de la Estrategia Marítima merece hoy una atención importante, dadas las numerosas lecciones que guarda para ayudar a Washington a navegar el contexto estratégico actual en el mar.

Concepto de Operaciones Marítimas Distribuidas (DMO)

Por otro lado, el NAVPLAN se enmarca también en un contexto en el que la marina estadounidense, ante la evidente proliferación de capacidades A2/AD que ya hemos mencionado más arriba, necesita transformar el concepto de operaciones de sus unidades para hacer frente a la citada amenaza. En particular, a la hora de

pensar en un posible conflicto en aguas del sudeste asiático contra su antagonista en Pekín. Para ello, la marina, a través de entidades como el *Center for Naval Analyses* (CNA), llevan años trabajando en el concepto de letalidad distribuida.

En esencia, lo que se persigue es complicar al adversario la capacidad de localizar y atacar objetivos en la flota mediante una distribución de sus unidades que mantenga al mismo tiempo la letalidad de fuego resultante de la combinación de las capacidades de todas ellas. Esto se ha plasmado en su concepto de Operaciones Marítimas Distribuidas.¹⁷ Fundamentalmente, el concepto de DMO (ilustrado en la imagen inferior), surge «en parte como una reacción defensiva y en parte como una evolución ofensiva», y bajo la premisa de que la distribución debe ser entendida como «el equilibrio ideal en la propagación de las capacidades».¹⁸ Dicho concepto persigue, primordialmente, la distribución de sus unidades para complicar al adversario la localización y ataque a las mismas, a la vez que permite a la marina combinar la potencia de fuego de cada plataforma para lograr salvas más grandes.

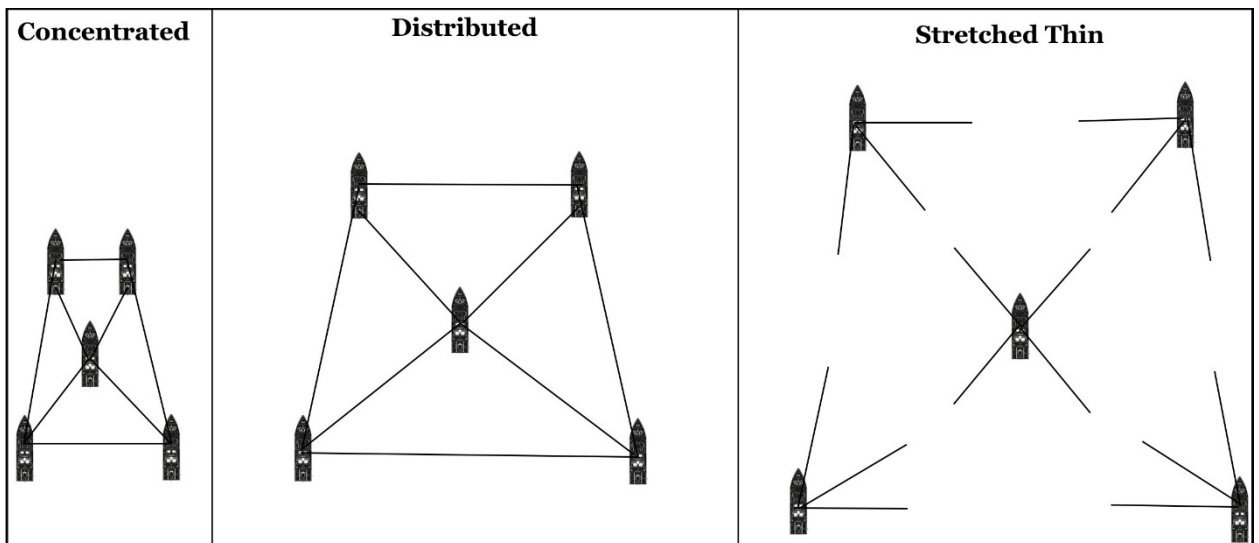


Figura 2: Diferencias entre una flota concentrada, distribuida y distanciada (Fuente: Filippoff, 2023).

¹⁷ FILIPOFF, Dmitry «Fighting DMO, Pt. 1: Defining Distributed Maritime Operations and the Future of Naval Warfare», *CIMSEC*, 20 febrero 2023. Disponible en: <https://cimsec.org/fighting-dmo-pt-1-defining-distributed-maritime-operations-and-the-future-of-naval-warfare/> (Consultado 20 enero 2024).

¹⁸ Ibid.

El DMO, sin embargo, trae consigo varios desafíos tácticos y operativos para la marina estadounidense, que harán que tarde varios años en llegar a desarrollar e implementar plenamente el concepto para su empleo. En primer lugar, porque dado el número de sistemas con los que cuenta la marina y los distintos tipos de misiles, cada uno con sus particularidades técnicas, coordinarlos todos en tiempo y espacio para lograr que converjan sobre el objetivo seleccionado y saturen las defensas del adversario es altamente complicado. A día de hoy, Washington no cuenta con un arsenal homogéneo de misiles, lo que dificulta de sobremanera la coordinación, y, además de que, a día de hoy,

Los buques de superficie y los submarinos estadounidenses tienen una muy baja capacidad anti buque. Sólo disponen de un reducido número de misiles Harpoon de corto alcance, inadecuados para salvas masivas de largo alcance contra buques de guerra. Su potencia de fuego aumentará con el Tomahawk, que es compatible con sus células de lanzamiento.¹⁹

Pero, en segundo lugar, porque una flota distribuida trae consigo, al mismo tiempo, una necesidad de apoyo logístico muy grande. Tal y como ha dejado entrever la situación en el mar Rojo, en la guerra naval de alta intensidad, la capacidad de reabastecer a los buques una vez han agotado su arsenal abordo (cosa que, en un verdadero conflicto de alta intensidad, podría llegar a ocurrir en unas horas) es fundamental. A día de hoy, ninguna marina es capaz de reabastecer sin tener que volver a puerto, pese a que se lleva años estudiando la forma de hacerlo.

Por tanto, para asegurar el reabastecimiento de misiles, combustible y cualquier otro material, la labor de la flota auxiliar y la marina mercante es fundamental –pero también una necesidad que ha estado desatendida significativamente. A día de hoy, Washington y varios de sus aliados cuentan con una flota auxiliar muy reducida, a la vez que continúan dando de baja unidades por falta de personal para completar sus dotaciones.²⁰ Esto obstaculiza notablemente la implementación del concepto de DMO para los marina.

¹⁹ FILIPOFF, Dmitry «Distributed Maritime Operations: Solving what problems and seizing which opportunities?» *Atlantic Council*, julio 2024, 5. Disponible en: <https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2024/06/Distributed-Maritime-Operations-Solving-what-problems-and-seizing-which-opportunities.pdf>.

²⁰ «US and UK are sidelining Fleet Auxiliary Ships because of crew shortages», *The Maritime Executive*, 24 agosto 2024. Disponible en: <https://maritime-executive.com/article/u-s-and-uk-are-sidelining-naval-auxiliary-ships-because-of-crew-shortages> (Consultado 28 septiembre 2024).

Esta letalidad distribuida, por otro lado, no es exclusiva a la marina estadounidense. Muchas marinas aliadas, conscientes de los desafíos que la proliferación de capacidades antibuque presenta para sus plataformas, también deberán explorar nuevos conceptos operativos que impliquen un mayor grado de distribución de sus flotas. Una opción para facilitar esto es la incorporación de nuevas tecnologías y sistemas no tripulados que permitan a los buques más grandes y valiosos mantenerse alejados del alcance de la artillería costera.²¹ En ese sentido, la incorporación de vehículos no tripulados en las flotas (tanto UUVS, USVs y UAVs) está llamado a convertirse en una de las tareas centrales para muchas marinas de guerra durante los últimos años, a la vez que se explora la proporción adecuada entre unidades tripuladas y unidades no tripuladas para satisfacer las necesidades particulares de cada marina.²² Una vez más, la falta de recursos materiales y humanos derivada de inversiones reducidas en capacidades supone un obstáculo para muchas marinas a la hora de hacerlo.

Consideraciones Finales

Por lo tanto, en vista de todo lo anterior, cabe señalar que la puesta en marcha del NAVPLAN 24 de la almirante Franchetti trae consigo grandes promesas para una marina que busca nuevamente asentar su estatus como potencia marítima con una capacidad de proyección global real y seria. Pero al igual que la motivación y la ambición que caracterizan al Proyecto 33, Washington tiene por delante un gran reto que requerirá grandes inversiones para llevarse a cabo exitosamente.

El plan se enmarca en un contexto histórico de grandes cambios para la marina estadounidense, que reconoce por primera vez en décadas que, en caso de conflicto con su antagonista chino, no jugará con ventaja. Más bien, todo lo contrario: la marina tendrá que afrontar la tiranía de la distancia para desplazarse hasta el teatro de operaciones, y una vez allí, hacer frente a un adversario que jugará con la ventaja del «equipo local». Por lo tanto, el esfuerzo que conllevaría semejante movilización hace imperante la

²¹ Sobre el concepto de letalidad distribuida, véase también: HERRÁIZ GARCÍA, Fernando «Letalidad Distribuida», *Revista General de Marina*, diciembre 2019, pp. 979-988. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2019/12/rgmdic2019cap10.pdf> (Consultado 22 enero 2024).

²² Véase: VV.AA «Vehículos Navales no Tripulados: A Modo de Introducción», *Cuadernos de Pensamiento Naval*, Número 37, 2024, 155-174. Disponible en: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/p/e/pensamiento_naval_37.pdf (Consultado 28 septiembre 2024).

necesidad de reforzar aspectos tan necesarios como la flota auxiliar, que como resalta el propio plan, no tiene el tamaño ni las capacidades suficientes para proporcionar el apoyo necesario.

En vista de la situación actual, y asumiendo la gran dificultad que entraña aumentar las capacidades de la marina con el estado de la base industrial naval en este momento, Washington tiene por delante un reto de grandes dimensiones. Para guiar los esfuerzos que lleven a término la citada tarea, la experiencia acumulada durante los días de la Administración Reagan y la Estrategia Marítima ofrece lecciones importantes para tener en cuenta. Como bien apuntaba hace unos años el exsecretario de la Marina, John Lehman:

Nuestra situación hoy es idéntica a la de 1980, y nuestros adversarios están tratando activamente de encontrar formas de explotar nuestras debilidades [...] La experiencia de los años ochenta demuestra que la restauración de nuestro dominio del mar puede acumular el noventa por ciento de los beneficios disuasorios de la supremacía naval casi inmediatamente.²³

Por tanto, tal y como indica la almirante Franchetti, la consigna es clara para su equipo: *avante a toda*. También lo es para las demás marinas de guerra aliadas.

*Gonzalo Vázquez Orbaiceta**
Centro de Pensamiento Naval
[@GonzaloVzquezO1](#)

²³ LEHMAN, John F. *Oceans Ventured: Winning Cold War at Sea* (W.W. Norton & Co., 2018), 283.