



DOCUMENTO DE OPINIÓN DEL IEÉE 03/2010

**UNA VISIÓN DE AFGANISTÁN DESDE DENTRO: CRÓNICA DEL LIDERAZGO ESPAÑOL DEL
AEROPUERTO DE KABUL**

(JUNIO 2010)

Mucho se ha escrito, y se seguirá escribiendo, sobre el conflicto de Afganistán. Leemos análisis políticos, estratégicos, militares, económicos, y sociales. Muchos de ellos, sin embargo, adolecen, desde mi punto de vista, de una cierta lejanía del terreno. La cuestión es crucial, porque es peligrosamente sencillo aproximarse al país y a la sociedad afgana con ojos occidentales.

Quizá esta sea la advertencia que considero esencial como introducción a mi reflexión, toda precaución es poca cuando se intenta hacer un análisis medianamente coherente sobre un mundo tan alejado física, cultural e históricamente del nuestro. Muchos de los errores que se han cometido al plantear las sucesivas estrategias para Afganistán han derivado de este hecho.

Incluso tras un estudio y documentación detallados sobre Afganistán, mi primera sensación sobre el terreno fue de lejanía y de complejidad. Más allá del complicado mosaico étnico y de una herencia musulmana que lo impregna todo, el elemento clave que distingue al afgano es una desconfianza existencial, que deriva del hecho histórico de que, tras 30 años de guerras se trata de una sociedad de supervivientes. Y, sin embargo, qué difícil es hacer afirmaciones genéricas en un entorno tan sumamente rico en matices...

El Ejército del Aire español asumió el mando del Aeropuerto Internacional de Kabul (KAIA) desde el 1 de octubre de 2009 hasta el 1 de abril de 2010. Las tareas de liderazgo del Aeropuerto son un mando rotatorio entre los países de la coalición. Con un contingente de sólo 70 efectivos, que incluía cuatro Guardias Civiles, se ocuparon los puestos claves de la Unidad, en la que se integran un total de 1350 militares y civiles de 24 países.

La misión es relativamente sencilla de definir, pero su ejecución estuvo llena de dificultades. Se trata de mantener permanentemente operativo el Aeropuerto, con independencia de incidentes aeronáuticos o de seguridad. La limitada extensión de este artículo me ha obligado a centrarme sólo sobre los aspectos más relevantes de la misión, su contribución a la "afganización" y la específica problemática del ambiente multinacional en situación de conflicto.

La evidente problemática que supone defender una de las infraestructuras esenciales del país en una situación de conflicto como la que allí se vive, se vio complicada por dos decisiones aliadas, implementadas al poco de la llegada del contingente español, que alteraron profundamente el perfil de la misión. En primer lugar, la creación de un Cuartel General

Operativo (IJC, Intermediate Joint Command), desgajado del Cuartel General de ISAF, con sede en el Aeropuerto. Esta decisión aumentó el valor estratégico de la Unidad, como blanco para la insurgencia y, por ello, las preocupaciones del Comandante de KAIA, ya que la seguridad y la logística de dicho nuevo Cuartel General recayeron, desde un primer momento, en el Jefe del Aeropuerto.

La segunda decisión, con implicaciones serias de seguridad, consistió en la ampliación del área de responsabilidad de KAIA. Se creó un Área de Defensa Terrestre (GDA) alrededor del Aeropuerto, cuya seguridad cae bajo el mando del Comandante del mismo. Esto obligó a la transferencia de autoridad al KAIA de un contingente de tropas del Ejército búlgaro, a las que se les asignó la misión de patrulla por dicha zona de seguridad. De un día para otro el Aeropuerto de Kabul, junto con el de Kandahar, pasaron a tener mando y control sobre una parte, reducida pero enormemente sensible, del territorio afgano, y a integrarse en todos los foros de discusión sobre la operación, al lado de los mandos regionales. Este hecho, unido a la presencia física del IJC en las instalaciones del Aeropuerto, permitió al Comandante de KAIA un protagonismo y una presencia diaria en las reuniones y en el devenir diario de la Operación.

Al lado de las responsabilidades en materia de seguridad, la exigencia de una operatividad del Aeropuerto 24 horas al día, todos los días del año, se manifestó como una tarea de gran alcance. Sorprendentemente, la clave del éxito de la operación iba a ser medida en términos del incremento de movimientos civiles, sobre todo internacionales.

Este aspecto civil de la misión parecía, al inicio de la misma, secundario; sin embargo, muy pronto se comprendió que el Aeropuerto podía y debía ser la mejor muestra de que el país camina por el sendero de la normalización y se apostó, de la mano de las autoridades afganas, por la expansión del tráfico civil.

Para el logro de este objetivo había que hacer confluir una serie de iniciativas, y una decidida voluntad de escuchar a los representantes afganos. Del análisis inicial de la situación se derivó la necesidad de acometer varios proyectos, que se pusieron en marcha bajo mando español; pero sobre todo se percibió como esencial la necesidad de reducir a mínimos aceptables el número de incidentes aéreos, que hacían de Kabul un aeropuerto peligroso. La apuesta del Ejército el Aire en Kabul tuvo, por tanto, mucho de trabajo técnico, pero fue, en buena medida, una labor de seguridad de vuelo.

Para los no expertos en la materia, la seguridad de vuelo de la que hablo nada tiene que ver con promover seguridad derivada de la situación de conflicto que allí se vive. Seguridad de vuelo es, en este contexto, un conjunto coherente de medidas dirigidas a reducir el número y la gravedad de los incidentes de tráfico aéreo, que en los últimos años habían alcanzado cifras inaceptables. Ello era debido a tres factores principales, la gran cantidad de aeronaves que operan allí diariamente (hasta 550 operaciones al día en verano, y no menos de 300 en invierno), las peculiares condiciones geográficas (altitud de 2000 metros, aproximadamente) y meteorológicas (nieblas y brumas persistentes, nieve en invierno), pero sobre todo a una tradicional falta de rigor en procedimientos y a una compleja gestión del espacio aéreo, compartida con la Base Aérea de Bagram (unos pocos kilómetros al norte de Kabul).

Siendo Kabul el único aeropuerto internacional del país, fuimos inmediatamente conscientes del valor simbólico y económico (tasas aeroportuarias), que la progresiva normalización del tráfico civil tenía para las autoridades afganas. Quiero hacer aquí un alto en el camino para enlazar con los primeros párrafos de este artículo, porque hay una coherencia de fondo en la argumentación que presento. El éxito de la labor de la coalición en aquél país pasa por el éxito de Afganistán como proyecto de paz y democracia, regido de verdad por los afganos.

La misión en el Aeropuerto que nos fue encomendada consistía, como he relatado, en asegurar que permaneciera operativo y seguro. La idea de preguntar al principio de la misión a los afganos qué esperaban ellos de nosotros resultó acertada. Descubrimos que, aparte del cumplimiento de la misión principal, nos pedían vehementemente ayuda para normalizar y expandir su aeropuerto civil, y nos pusimos manos a la obra. Quizá, y esta es mi contribución a la reflexión de futuro, la clave para el éxito en aquellas tierras no sea tanto imaginar qué podemos hacer por ellos, como preguntárselo directamente, y de paso, invertir horas con ellos, escuchar sus sueños, apostar por un futuro que ante todo les pertenece...

Elevar la seguridad del tráfico aéreo en el Aeropuerto de Kabul exigió fuertes dosis de energía y decisión. Obligar a todas las aeronaves que allí operan a seguir reglas estrictas. Poner en marcha una iniciativa de inspecciones a aparatos civiles y militares, en los que se requerían, para su comprobación, licencias, libros de mantenimiento y seguros y se valoraban los niveles de inglés aeronáutico de las tripulaciones. Estas inspecciones se complementaron con revisiones de la carga transportada, para asegurarse del cumplimiento estricto de la legislación afgana, incluida la de aduanas. Todo ello se llevó a cabo de una forma progresiva y en colaboración con las autoridades afganas, dando resultados inmediatos.

En lo relativo a espacio aéreo, se implantaron mejoras en los procedimientos y pasillos visuales para helicópteros, se puso en marcha una compleja iniciativa que dio fruto poco antes del final de la misión de España en KAIA, que consistió en la separación de espacios aéreos entre Kabul y Bagram, para evitar las tradicionales demoras en los despegues en Kabul, debidas en parte a las interferencias con los despegues de Bagram. Para el logro de estos fines, hubo que colaborar estrechamente con las autoridades de la Fuerza Aérea norteamericana, responsables del espacio aéreo afgano, en una labor de equipo que pronto dio buenos resultados.

Un aeropuerto internacional normalizado exige un control de flujo, una programación estable y rigurosa de salidas y llegadas de aeronaves, de la que carecía Kabul. Se desarrolló un documento que contenía tal programación, de la mano de la dirección civil del aeropuerto, tras negociar con las compañías comerciales que allí operan. Esta iniciativa era un primer paso imprescindible para poder priorizar los movimientos civiles, sobre los militares de carácter logístico. El documento, una vez acordado, fue firmado por el Ministro de Transportes y Aviación civil afgano, y entró en vigor.

De igual manera, se aceleró y se llevó a término la devolución al gobierno afgano de las instalaciones de ISAF en el sur del aeropuerto. Esta entrega era el capítulo final de un proceso, por el que el gobierno afgano cedió a ISAF unos terrenos en la zona norte del aeropuerto, donde se construyeron las nuevas instalaciones de KAIA. El proyecto tenía un valor simbólico evidente, porque iba a ser la primera vez que la coalición devolvía al gobierno afgano unas

instalaciones para su uso civil; la iniciativa iba a ser, y así se comprendió inmediatamente, una muestra práctica de normalización y afganización, en la línea proclamada por la coalición en su nueva estrategia.

Esta devolución de la zona sur del aeropuerto contribuyó también de forma decisiva a la expansión de la aviación comercial en Kabul, a través del incremento de superficies de aparcamiento. La transferencia de la zona sur culminó con una gran ceremonia el día 25 de marzo de 2010, bajo la presidencia del Ministro de Transportes afgano, en la que se visualizó expresamente la asunción de responsabilidades de las autoridades afganas sobre su propio futuro, una línea directriz de lo que deberá hacerse en ese país en los próximos años.

Por todo lo anterior, describir lo que España ha hecho en el Aeropuerto de Kabul entre octubre de 2009 y abril de 2010 excede de largo lo que fue la misión inicialmente asignada, que de por sí era compleja. Quizá el éxito de la misión consistió en intentar, de acuerdo con el espíritu proclamado por ISAF en su misión, ayudar al pueblo afgano a reconstruir sus capacidades y a hacerse cargo de su propio futuro.

Éste y no otro es el gran reto, la asignatura pendiente en esa tierra. La coalición no puede quedarse allí para siempre, los afganos tienen que coger las riendas de su futuro, hacerse responsables de su propio país. Este lema, no por repetido termina de ser creíble sobre el terreno. Es el punto crítico, y ello por varias razones.

En primer lugar, porque las opiniones públicas occidentales necesitan urgentemente un horizonte. El apoyo a la presencia en Afganistán ha de tener un límite creíble en el tiempo. Aquí la receta es evidente, se puede permanecer el tiempo necesario hasta que el Estado afgano funcione por sí mismo. No se trata sólo de la cuestión de la seguridad, ya de por sí extremadamente compleja, sino de todos los mecanismos institucionales que el país precisa. Quizá uno de los interrogantes clave cara al futuro es la falta de una administración pública consolidada. Salta a la vista inmediatamente que existe un primer nivel en la administración del Estado capaz y competente, en el que muchos de sus integrantes tienen una buena formación en el país y en el extranjero y capacidad de gestión probada. El problema es que por debajo hay una ausencia casi total de personal formado en quienes delegar responsabilidades. Desde mi perspectiva, es particularmente grave la ausencia de iniciativas estables para solucionar esta carencia.

Pero es que la asunción por parte de los afganos de responsabilidades es imprescindible y urgente por una segunda razón todavía más crítica, la lejanía a la que me refería al principio de esta reflexión. En un país como Afganistán, con un pueblo acostumbrado a carencias y al conflicto permanente, toda iniciativa que quiera tener éxito ha de apelar a la esperanza. Y visto con ojos afganos, la esperanza ha de venir vestida con ropajes afganos. Fruto de la historia y de los códigos sociales afganos, hay una desconfianza epidérmica del extranjero, que hace que todo lo que se propone desde fuera sea, como poco, sospechoso.

Se precisa urgentemente una cabal comprensión del hecho de que el futuro de Afganistán será afgano o no será. Lo que abre el debate, que excede de la ambición de este artículo consagrado a la misión española en el Aeropuerto de Kabul. Sin embargo, es un hecho que acreditan

múltiples y pausadas conversaciones con afganos. Convendría, no cabe la menor duda, llevar hasta las últimas consecuencias las líneas esenciales de la nueva estrategia para Afganistán, tal y como queda reflejada en la Visión Estratégica de ISAF, aprobada en la reunión de Jefes de Estado y de Gobierno de ISAF, en Bucarest, el 3 de abril de 2008, y en los resultados de la Cumbre de la OTAN de Estrasburgo-Kehl de abril de 2009.

Parece haber consenso, al menos formal, entre los países de la coalición sobre la afganización como estrategia y como marco de referencia para un futuro creíble; mi punto de vista está totalmente alineado con esta perspectiva, como ya he explicado, no sólo por razones prácticas como estrategia de salida para los países de la coalición, sino sobre todo por razones conceptuales, porque no cabe imaginar un Afganistán occidentalizado, dadas la lejanía y la incompatibilidad de los valores estructurales.

La gran pregunta que, a partir de este punto, puede uno plantearse es la coherencia del diseño político emergente con la validez de las anteriores afirmaciones. Si aceptamos que la occidentalización del país puede ser una quimera, ¿no valdría la pena explorar una respuesta política afgana en términos de estructura institucional? Mi experiencia sobre el terreno me lleva prudentemente a sugerir que tal vez sería más fácil de aceptar por parte del pueblo afgano una estructura política propia, que no necesariamente sería homologable con criterios occidentales. Existen determinados elementos de la idiosincrasia local que son claves en la sociedad afgana y su presencia ha de ser patente en toda estructura política que aspire a una legitimidad de origen. Elementos tales como la etnia o la tribu seguirán siendo claves por mucho tiempo en Afganistán.

El tema de fondo, que entorpece la acción de la coalición y condiciona la mutua comprensión sobre el terreno es, desde mi perspectiva, el concepto de individualidad, tan central desde una perspectiva occidental y tan incomprensible en una sociedad como la afgana.

Mi sugerencia a todos los que, de una u otra forma aspiren a unas relaciones sinceras con afganos, es hacer el esfuerzo de dejar de lado soluciones propias, atajos fáciles y perspectivas simplificadoras. La relación con el afgano será siempre compleja, y ha de ser a su modo.

Era necesaria una explicación como la que antecede para analizar por qué está teniendo tantos problemas un proyecto muy querido para la comunidad internacional, como es el de transición de la gestión de las distintas funciones del Estado a las autoridades afganas. En nuestro caso, en el marco del Aeropuerto de Kabul, tras dos años de iniciativa de transferencia de la responsabilidad sobre los servicios aeroportuarios a los afganos, en un proyecto dirigido y animado por OACI, los avances son muy lentos.

Los servicios del aeropuerto, (control aéreo, meteorología, emergencias, seguridad de vuelo, etc.), siguen bajo la responsabilidad de ISAF, sin que haya sido posible la transferencia al gobierno afgano. Se unen aquí, a mi juicio, la imposición de un modelo de gestión occidental, con una cierta falta de liderazgo y voluntad afgana en este tema.

Hasta aquí he descrito el aspecto aeroportuario de la misión, al que se unieron los temas logísticos y de de seguridad, que bien merecerían otros dos artículos específicamente a ellos

dedicados. La exigencia de espacio, me obliga, sin embargo, a concentrarme en lo que considero el otro aspecto relevante, y muy característico de esta misión, su carácter plenamente internacional.

Como ya se ha indicado, el contingente español se integró y lideró un colectivo de 1350 efectivos, civiles y militares, de 24 países diferentes. Todo el que posee en su experiencia personal un período de trabajo en un entorno multinacional, sabe bien de las dificultades de todo tipo que este tipo de ambiente impone en la rutina diaria. En el caso que nos ocupa, todas estas dificultades se vieron agravadas por dos circunstancias nada irrelevantes. La primera, la situación de conflicto y el encuadre de la Unidad multinacional “Aeropuerto de Kabul” en una estructura operativa, cuyo Estado Mayor, como ya se ha explicado, estaba situado en el propio Aeropuerto.

Pero es que, además, al asumir España en Kabul el mando de la Unidad, se hacía responsable del éxito o fracaso de la misión, la responsabilidad sobre vidas y resultados, cambiando radicalmente la perspectiva desde la que se enfoca una actuación. Se produce aquí un hecho que no debe pasar desapercibido. Las Fuerzas Armadas españolas han dado los últimos años un salto cualitativo importante, pues se están mandando contingentes internacionales con éxito y naturalidad; algunos, como éste, en situaciones de conflicto.

Algunas dificultades que ha habido que superar serán fáciles de comprender para el lector. Mandar un contingente en conflicto exige a todo el personal que sea designado para puestos relevantes en la misión, un dominio excelente del idioma de trabajo (en este caso del inglés) y de las normas y procedimientos, pues no debe haber espacio para incertidumbres, que podrían ser fatales en operación. Exige experiencia internacional y manejo de matices y sobreentendidos, tan típicos en las relaciones internacionales. Pero sobre todo exige un cierto prestigio que permita a personal de tan diversas procedencias, personificar en el mando de la misión sus lealtades.

Una actuación como la vivida en Kabul permite extraer otras muchas lecciones, algunas de ellas sutiles, que un artículo como éste sólo podrá esbozar. Visto desde Afganistán, se comprueba fehacientemente la importancia de una buena formación en valores del personal que sirve en las Fuerzas Armadas y, por tanto, de la pertinencia de los esfuerzos que, en estos últimos años, se ha hecho en la enseñanza militar de formación para profundizar en la formación moral del hombre de armas.

Siendo importante la formación técnica de nuestros hombres y mujeres, siendo imprescindible, como se ha comentado el dominio del inglés y los procedimientos, lo verdaderamente esencial es la consciente voluntad de asumir las responsabilidades encomendadas, tan lejos de casa. Lo fundamental es, ahora como siempre, la disponibilidad para el cumplimiento de la misión, el entusiasmo, la capacidad de sacrificio, el compañerismo, la actuación honorable y abnegada, la disciplina, el amor a España como ideal y como servicio, que tan fácilmente ha permitido a nuestra gente en Kabul la transición a una cariñosa comprensión y entrega al pueblo afgano... En un conflicto como el afgano, no valen los mercenarios, es elemento esencial del combatiente un elemento moral, que impregne todas sus actuaciones.

Hoy, como ayer y mañana, el servicio a España en sus Fuerzas Armadas necesita, esta es la lección sobre el terreno, los mismos soldados virtuosos que tantas veces, a lo largo de la historia, supieron darlo todo por España. Y mi testimonio como jefe de contingente multinacional es de orgullo por la calidad humana del español en el desarrollo de su misión, lo que muestra que los sistemas de selección y formación funcionan francamente bien. Los soldados, suboficiales y oficiales españoles muestran una formación que nada tiene que envidiar a la de nuestros compañeros de la Coalición.

Una observación relevante ha sido el hecho del efecto contagio que un estilo de mando fundamentado en estos valores produce en toda la Unidad multinacional, lo que demuestra una vez más, que una Fuerza en acción, con una misión clara, convencida del sentido de su tarea y con una relación de confianza con sus jefes, está en condiciones de desarrollar actuaciones ejemplares. El soldado español sigue, como siempre lo estuvo, preparado para cumplir con la misión encomendada.

Vista la operación desde otra perspectiva, sorprende la cantidad y calidad de medios de comunicaciones, informática y sensores, a disposición del mando. El Puesto de mando del Aeropuerto, cuyo concepto y desarrollo fue llevado a cabo bajo mando español, permitía contacto en tiempo real con aviones en zona, patrullas, puestos de observación, fuerzas de reacción, etc. Pero además, se disponía de imágenes en tiempo real, diurnas y nocturnas de toda la zona de responsabilidad. Además, se estaba enlazado por medios informáticos con el Estado Mayor de la Operación y todas sus células.

La problemática que se plantea ante tanto medio disponible es el exceso de información, muchas veces ni filtrada, ni elaborada. A ello se une la inmediatez entre eventos relevantes sobre el terreno, reacción de puestos de mando y supervisión de los Estados Mayores. Todo ello hace complejas las relaciones de mando y la conducción de las operaciones. Visto desde el punto de vista de la toma de decisiones, el sistema, tal y como se ha diseñado, favorece la reacción inmediata, y a veces excesiva, con las peligrosas consecuencias para la operación que son fáciles de imaginar. Hay aquí, si lugar a dudas, terreno para un estudio más profundo, que excede las ambiciones de este artículo.

Las conclusiones de este testimonio sobre la Misión española en el Aeropuerto de Kabul han de ser múltiples. En primer lugar, el orgullo de una misión cumplida y unos objetivos alcanzados. Lecciones importantes sobre el futuro de ISAF y la estrategia que podría ser más adecuada a las necesidades del terreno. Lecciones no menos importantes en los campos de la logística multinacional o la seguridad en un entorno tan sumamente complejo. También lecciones y consecuencias en el ámbito del mando y control ante las posibilidades casi ilimitadas que ofrece la tecnología en este campo.

La misión en Kabul ha sido para todos los que en ella hemos participado una ventana abierta a los conflictos del futuro, que nos ha permitido constatar las necesarias adaptaciones de las Fuerzas Armadas a estos nuevos ámbitos de actuación, pero al mismo tiempo, que la esencia de lo que cabe esperar de quien viste un uniforme permanece inalterada.

Para terminar, mi aprecio al Gerente del Aeropuerto Civil de Kabul, Doctor Rassuli, al Ministro de Transportes afgano, Sr. Batash, al Viceministro Alami, al General de la Policía de Fronteras del Aeropuerto, Sr. Aziz Jalil, al Jefe del Ala de Kabul del Cuerpo Aéreo del Ejército afgano, General Barat, y, sobre todo, al Sargento del Ejército Norteamericano Shannon, cuyo corazón dejó lamentablemente de latir en enero en KAIA. Mi homenaje a todo el personal que durante estos meses, bajo mi mando, han dado un ejemplo de profesionalidad, en condiciones muchas veces extremas, y a tantos y tantos amigos que he dejado en aquella tierra y que siempre ocuparán un lugar en mi corazón. Son todos ellos, afganos y aliados el verdadero rayo de esperanza para que en esa tierra pueda reinar un día la libertad y los derechos para todos.

General de Brigada del EA Rubén García Servert
Comandante del Aeropuerto Internacional de Kabul
1 de octubre 2009 – 1 de abril de 2010