

51/2013

5 junio de 2013

Carlos De Palma Arrabal*

AFGANOS EN LA ENCRUCIJADA

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

AFGANOS EN LA ENCRUCIJADA

Resumen:

Entre junio y octubre de 2012 desempeñé el cargo de Coronel Jefe de Fuerza y Jefe de la FSB o Base Aérea Avanzada de Herat (FSB-*Forward Support Base*), en el oeste de Afganistán, constituyendo este destino una experiencia personal y profesional inolvidable.

A nivel personal, los mejores recuerdos provienen de mis jefes en el Mando de Operaciones español y en la cadena OTAN, y de los compañeros españoles, italianos, norteamericanos, salvadoreños, afganos, etc. con los que compartimos trabajo y preocupaciones. También de los intérpretes y personal civil contratado en dicha base aérea. Los recuerdos más amargos en cambio, provienen de las bajas aliadas en las operaciones y de los sufrimientos de mujeres, hombres y niños afganos que, aunque ansían la paz, se ven sobrepasados desde hace décadas por distintas formas de violencia, injusticias y carencias básicas de todo tipo, como la falta de agua, alimentos, cobijo, sanidad, educación, etc. El país destaca mundialmente por su pobreza, grado de mortalidad materna e infantil, tráfico de drogas, analfabetismo, radicalismo, campos de minas, etc. Sin embargo, Herat es una ciudad fascinante, con gran peso específico en el desarrollo de Afganistán, debido a su relativamente próspera economía y elevado nivel cultural de su población.

A nivel profesional, como Jefe de una base aérea aliada cuyo ambiente de trabajo es plenamente conjunto y multinacional, pasaré a exponer en primer lugar unos comentarios sobre la misión de la coalición y la historia de Afganistán, para seguidamente centrarme en cuestiones de tipo militar y aeronáutico como son la organización de la Base Aérea y Aeropuerto Civil de Herat, a la vez que citaré el Plan de Transición de dicho aeropuerto, por considerarlo de gran interés para el desarrollo de la aviación comercial y el futuro del país. También mencionaré a la Fuerza Aérea afgana.

Abstract:

Between June and October 2012 I was de chief of FSB Herat in western Afghanistan. It was a great experience both professional and personal.

From personal point of view it was great to work in an international environment. The worst moments were with deaths and suffering, from the coalition and the Afghan people. Nevertheless the problems of the country, poverty, drugs... Heart is an incredible city with great opportunities and very important the Afghanistan's development.

From a professional point of view, I will comment the mission of the coalition to focus, after that, into

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

the military and civil questions related the organization of the civil airport and the military base. I will develop the transition plan, as a very important for the development of the Afghan Civil Aviation to the future of the country. I will mention, as well, the Afghan Air Force.

Palabras clave:

Herat, ISAF, NTM-A, ANSF, ITAAM, Enfoque Integral, Terrorismo Yihadista.

Keywords:

Heart, ISAF, NTM-A, ANSF, ITAAM, Comprehensive Approach, Terrorism Jihadist

INTRODUCCIÓN SOBRE LA MISIÓN

Durante toda mi vida profesional he estado oyendo hablar de análisis y lecciones extraídas de guerras y conflictos, y en particular de los sufridos por Afganistán. En este país podrían destacarse las invasiones de dinastías Persas, Griegas, Turcas, Indias, Mongoles, y más modernamente las sucesivas guerras entre Afganistán y el Reino Unido de 1838-1842, 1878-1880 y 1919-1929, la ocupación Rusa entre 1979 y 1989, el conflicto y Guerra Civil con facciones Muyahidines entre 1989 y 1996, así como el Régimen Talibán de 1996 a 2001 que mantuvo cruentos combates contra los Muyahidines de la “Alianza del Norte” de Afganistán. Todas estas contiendas han castigado cruelmente a la población Afgana.

En octubre de 2001, a consecuencia del ataque sufrido el 11 de septiembre de ese mismo año en su propio territorio, Estados Unidos lanzó la Operación *Enduring Freedom*, que logró el derrocamiento del Régimen Talibán y fue seguida en diciembre de 2001 por la intervención de una fuerza internacional. Dicha fuerza internacional se constituyó con el nombre de ISAF (*International Security Assistance Force*), a petición del gobierno provisional de Afganistán, siendo amparada por la Resolución 1386 del CSNU (Consejo de Seguridad de Naciones Unidas), y consistiendo en proporcionar seguridad y apoyo a la reconstrucción del país. La misión de la ISAF ha evolucionado mucho con el tiempo, asignando a la OTAN el mando de la operación en agosto de 2003, ampliándose progresivamente desde Kabul hasta llegar a todo el país a partir de octubre de 2003 (Resolución 1510 del CSNU), y complementándose en noviembre de 2009 con la NTM-A (*NATO Training Mission in Afghanistan*), esta última para preparar a las fuerzas militares, policiales y funcionarios afganos.

En diciembre de 2014 está previsto que las fuerzas de ISAF y la misión NTM-A cedan paso a una nueva misión denominada ITAAM (*International Training, Advisory, and Assistance Mission*), que con muchísimo menos esfuerzo militar pasará a poner el énfasis en la estabilización, asesoramiento y desarrollo del país. En esas fechas está previsto igualmente que los militares y policías afganos que componen las ANSF (*Afghan National Security Forces*) estén en condiciones de proporcionar seguridad al país, así como de poder doblegar, aunque aún con algunos apoyos aliados, a los insurgentes y la violencia y hostigamiento residual que puedan desarrollar.

COMENTARIOS SOBRE LA HISTORIA DE AFGANISTÁN

Se denominan afganos a los naturales de Afganistán, aunque es un hecho que sólo en época reciente están adoptando una conciencia e identidad como pueblo o nación soberana. En realidad, el país siempre ha sido un conglomerado de etnias, tribus y familias, y su población ha seguido el curso de una complicada historia de supervivencia, adaptándose como mejor

ha podido a su clima extremo, variada geografía y cambiantes estructuras económicas y de poder que se han venido sucediendo, tanto en su propia región como en los pueblos y países que les rodean. Igualmente las religiones, Budista entre los Siglos III al VII y Musulmana a partir del Siglo VIII, han determinado el carácter de la población y el de sus sucesivos líderes hasta la actualidad.



Vuelo Helisaf con Escolta Mangusta Italiano

A pesar de estar habitado por individuos duros y de carácter independiente, los afganos siempre se han fragmentado en grupos relativamente más débiles que sus vecinos, ya fuesen Persas (hoy Irán), las antiguas Colonias Inglesas (Pakistán, India), vecinos Soviéticos de la antigua U.R.S.S. (hoy Turkmenistán, Uzbekistán y Tayikistán) o China. Su posición estratégica como zona de paso entre oriente y occidente así como entre el norte y sur asiático, les ha llevado a estar sometidos a lo largo de su historia por muy variados sistemas, emiratos, reinados, regímenes y gobiernos.

Y es que en el último siglo los afganos han sido dominados por sucesivas estructuras de poder, que supuestamente les iban a librar del yugo de las anteriores, pero que generalmente no mejoraban las situaciones precedentes, aunque afectando todo ello con mejor o peor suerte a cada etnia y región del país. Así les sucedió tras la invasión Rusa, la Guerra Civil entre Muyahidines, o el Régimen Talibán.

Así mismo, las influencias Rusa y Norteamericana del período de la Guerra Fría, junto a la opresión Talibán y el ataque a las torres gemelas de *New York* y otros objetivos el 11 de septiembre de 2001 (conocido como el “11-S”), unidos a los intereses de Irán y Pakistán, han sido determinantes en la reciente historia de Afganistán. Aunque los inspiradores y ejecutores del ataque del “11-S” se extienden en red por varios países, algunos de ellos europeos y americanos, resultaba que Afganistán era en la época del Régimen Talibán, uno de los santuarios de las organizaciones criminales yihadistas más violentas. La colaboración de dicho régimen con Al Qaeda y su negativa a extraditar a Bin Laden determinaron la intervención aliada posterior.

Tras esta intervención se formó un Gobierno provisional y se dio el poder al actual Presidente de Afganistán Amid Karzai, el cual fue renovado en su cargo en las siguientes elecciones presidenciales, estando pendientes de las próximas en el año 2014. Por su parte los programas de ayuda que actualmente se desarrollan en el país se activan por acuerdos bilaterales o multilaterales. Por ejemplo, el Banco Central de Afganistán estima necesarios un mínimo de 4.000 millones de Euros anuales durante la próxima década, y la Conferencia Internacional de Donantes de Tokio, celebrada en junio del año 2012, aprobó entregar a Afganistán 16.000 millones de Euros en los siguientes cuatro años.

Pero insistiendo en la nefasta jornada del “11-S”, la mayoría de la población mundial pudo visualizar atónita y por medio de la televisión, radio, prensa e internet, un acto de violencia inhumana que superaba los hitos terroristas alcanzados anteriormente, y cuya larga lista de atentados por todo el mundo, España incluida, y llevadas a cabo contra instalaciones, buques, medios de transporte terrestre, aviones, etc., sería imposible de describir en este artículo. Dicho ataque del “11-S” fue uno de los mayores exponentes de la inmoralidad criminal alcanzada por las organizaciones violentas yihadistas que tienen vocación global internacional, en este caso encabezada por Al Qaeda y su líder Bin Laden.

Se argumenta que esta moderna clase de terroristas bebe de fuentes filosóficas y de pensamiento del Salafismo y del Wahhabismo, que arrancando en el año 1263 con el pensador Ibn Taymiyah, sigue en 1703 con la Escuela Hambali de Najd en Arabia Saudí, e inicia sus modernas andanzas en Egipto, a partir del año 1928 con Hassan Al Banna y la Doctrina Takfir. Esta perversa doctrina evoluciona en sus ideas radicales hasta permitir a los líderes del grupo criminal en cuestión, interpretar pérfidamente su religión y la Ley de Allah, señalar enemigos de acuerdo con sus intereses u odios personales, y finalmente eliminarlos mediante la aplicación anárquica de la Yihad y la violencia. Esta última semilla fue más tarde recogida por varios grupos terroristas a partir de la década de 1970, y también por diversas redes violentas yihadistas que se extienden en la región (Haqqani, Al Qaeda, la Shura Talibán de Quetta, Hizb-e-Islami Gulbuddin ó HIG, Tehrik-e-Talibán Pakistán ó TTP, etc.). Por supuesto, tal doctrina y forma de actuación es rechazada por los verdaderos musulmanes.



Visita de mujeres y periodistas

Para España, su participación en ayuda de Afganistán es consecuente con los compromisos internacionales en el ámbito de la OTAN y de la Unión Europea, pero además, la erradicación de santuarios terroristas nos hace estar más seguros en nuestro propio territorio, a pesar de que la semilla de Al Qaeda y otras facciones se hayan extendido también al norte de África, con la aparición de nuevos grupos criminales como el GSPC (Grupo Argelino Salafista para la Predicación y el Combate), ACMI (Al Qaeda en el Magreb Islámico), MUYAO (Movimiento para la Unidad y la Yihad en África Occidental), etc. El conflicto de Mali, en la deprimida franja regional del Sahel, es un nuevo ejemplo de esta situación.

España ha contribuido significativamente a la pacificación y desarrollo del moderno Afganistán. El esfuerzo ha merecido la pena y sus habitantes lo reconocen y aprecian. No en vano el país ha avanzado mucho desde el año 2001, aunque algunas voces critican al mismo tiempo que los progresos han sido demasiado lentos o insuficientes.

En el año 2015 los afganos han de tomar el testigo de su futuro inmediato. Pero hay que ser realistas, los militares afganos y en menor medida su policía, van ganando prestigio entre su población, pero al mismo tiempo hay que seguir supervisándoles, sobre todo en zonas rurales, a la vez que se siguen sufragando sus sueldos, al menos hasta que sus estructuras de gobierno sean capaces de consolidar y sostener su economía, y se acaben de controlar comportamientos individuales tan negativos como la inoperancia o la corrupción.

LA FSB DE HERAT, SU AEROPUERTO Y LA FUERZA AÉREA AFGANA

La primera prioridad en toda base aérea es facilitar y apoyar el movimiento de las aeronaves, sus pasajeros y carga militar en las debidas condiciones de seguridad y operatividad. Y ello en cualquier condición meteorológica, de día, de noche, y en situación normal o en emergencia.



Tráfico aéreo FSB Herat

En Afganistán se ha realizado una enorme inversión en la construcción de infraestructuras de apoyo para el desarrollo del país. Exponentes de ello son la construcción de pozos de agua, colegios, embalses, el gran anillo de carretera (*Ring Road*) que conecta a todo el país y con sus estados vecinos, así como sus infraestructuras aeronáuticas. Sin embargo, el deseado nivel de desarrollo no podrá alcanzarse sin bases aéreas y aeropuertos civiles plenamente operativos, ya que los movimientos aéreos son imprescindibles en la accidentada geografía afgana, unas veces por su rapidez, otras por su necesidad en invierno y para hacer frente a largas distancias, así como por seguridad. Al mismo tiempo, el desarrollo económico también depende enormemente de que se abran vías aéreas comerciales internacionales, por lo que el Plan de Transición de los Aeropuertos del país, que se citará más adelante, es pieza clave para su futuro.

Volviendo hacia atrás la memoria, hay que recordar que el primer contingente español fue despedido por Su Majestad el Rey, desde la Base Aérea de Zaragoza hacia Kabul, el 24 de Enero de 2002, mientras que el Ejército del Aire asumió el mando de la Base Aérea de Herat en Mayo de 2005, y el Ejército de Tierra se hizo cargo del Equipo de Reconstrucción Provincial en la ciudad de Qala-i-Naw (*PRT-Provincial Reconstruction Team* de la provincia de

Badghis) en agosto de ese mismo año. En este punto conviene citar que las bases aéreas y los PRT se reparten entre los países colaboradores por todo el país. España contribuye, según datos de diciembre de 2012, con militares del Ejército de Tierra (1.407), del Ejército del Aire (281) y de la Armada (41), así como miembros de la Guardia Civil (37), en los Cuarteles Generales de la ISAF en Kabul y del RC-West en Herat, así como en la FSB de Herat y en el ya citado PRT de Badghis, estando también presente en este PRT personal diplomático y de la AEI (Agencia Española de Cooperación Internacional), ambos relacionados con el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

A partir de este punto centraré mis comentarios en los aspectos aeronáuticos de la base militar y del aeropuerto civil, indicando en primer lugar que la FSB de Herat es una instalación internacional aliada cuya organización se configura mediante un Acuerdo Técnico del año 2005 y una Directiva General del año 2007 entre España e Italia. Por ello, el mando de la Región Oeste (RC-W: *Regional Command West*) recae en un General del Ejército italiano, mientras que el mando de la FSB de Herat recae en un Coronel del Ejército del Aire español.

El Jefe de la FSB de Herat depende pues operativamente del General Jefe del Mando Regional Oeste (General italiano Jefe del RC-W), quien a su vez depende de la cadena de mando de la ISAF en Kabul. Al mismo tiempo, como Jefe de la Fuerza de España en Herat tiene dependencia directa del Comandante Jefe del Mando de Operaciones (CMOPS) en Madrid, dentro de la cadena de mando del JEMAD español. El Jefe de la FSB de Herat (Ejército del Aire) y el Jefe del PRT de Badghis (Ejército de Tierra) trabajan en estrecha relación y coordinación bajo las órdenes, por un lado operativas del ya citado General Jefe del RC-W en la cadena de mando OTAN, y por otro como Jefes de Fuerza del CMOPS en la cadena de mando Nacional.

En la FSB de Herat trabajan aproximadamente, entre civiles y militares, unos 500 españoles, 2.000 italianos, 100 norteamericanos y otro centenar de personal de diversas nacionalidades. Cada día acceden también a la FSB unos 700 civiles afganos y extranjeros que trabajan subcontratados en diversas empresas y servicios.

Por su parte, en el Aeropuerto Civil de Herat, que se encuentra contiguo a la FSB y compartiendo ambos la misma pista de vuelo, trabajan aproximadamente un centenar de civiles y otro centenar de policías afganos. Dicho Aeropuerto tiene un Director, pero no cuenta con servicios técnicos adecuados de controladores aéreos, navegación aérea y comunicaciones, contraincendios, meteorología, etc., por lo que estos son prestados desde la FSB por su personal militar español e italiano.

La FSB tiene una única pista de vuelo de 3.000 mts. de longitud y acoge diariamente unos 100 vuelos militares y civiles de la ISAF, los cuales mueven una cantidad muy variable de pasajeros y unas 100 toneladas de carga diarios. A estos han de sumarse otros 25 vuelos

civiles afganos, que mueven unos 1.000 pasajeros diarios de las compañías aéreas Ariana, Kam Air, Safi, etc. Los vuelos comerciales nacionales afganos transitan por su propia terminal y aparcamiento civil, separados de la zona militar. La terminal civil fue abierta al público en el año 2012, habiendo sido financiada por el PRT de Herat bajo responsabilidad Italiana y con cooperación norteamericana. En el personal del Ejército del Aire y de la Aeronáutica Militar Italiana destinado en la FSB reside el conocimiento experto necesario para gestionar los apoyos necesarios y el tráfico aéreo de esta base aérea militar y del aeropuerto civil en Herat.

Para cumplir su misión militar principal y también la accesoria de apoyo al aeropuerto civil, el Coronel Jefe de la FSB de Herat tiene a sus órdenes directas a los siguientes grupos de carácter operativo, integrados en proporción variable pero cercana al 50% por personal español e italiano:

- **Órgano de Apoyo a la Jefatura:** La FSB de Herat está al mando de un Coronel piloto del Ejército del Aire y su principal órgano de apoyo está al mando de un Teniente Coronel español, que ejerce algunas de las funciones de Segundo Jefe de la base, ocupándose de coordinar las actividades de apoyo de la FSB y de las entidades multinacionales presentes en Herat, incluidas las relaciones con la prensa local e internacional y las autoridades militares y civiles afganas, estas últimas a través de los intérpretes.

- **Grupo de Operaciones:** Está al mando de un Teniente Coronel piloto italiano, cuenta con un Centro de Alerta o Puesto de Mando que opera las 24 horas del día, y desde el que se autorizan y gestionan todos los planes de vuelo militares y civiles de la base militar y del aeropuerto, así como los aparcamientos y necesidades logísticas de las aeronaves, a la vez que se atienden y resuelven las diversas incidencias y emergencias que surgen en una base tan dinámica como la de Herat. Este grupo también dirige los tránsitos de las aeronaves en el aeropuerto civil, coordina la seguridad de vuelo en toda la región oeste de Afganistán y se relaciona técnicamente con el Grupo Aéreo de Qala-i-Naw, el cual está al mando de un Teniente Coronel del Ejército del Aire y depende directamente del Coronel Jefe de Fuerza del Ejército de Tierra del PRT de la región de Badghis, ocupándose de los servicios aeronáuticos de la pista de vuelo de Qala-i-Naw, y de los equipos FAC (*Forward Air Controller*), destacados por el Ejército del Aire y la Armada (Infantería de Marina) en la zona para facilitar el apoyo aéreo a las unidades de tierra de la ISAF.

- **Grupo de Apoyo Aeronáutico:** Está al mando de un Teniente Coronel italiano. Agrupa a los controladores aéreos, radio-ayudas a la navegación aérea, servicio de contraincendios, apoyo al transporte, meteorología, etc. Constituye el núcleo de trabajo que permite el tráfico aéreo, la carga y descarga de material y personal, y el repostaje de combustible de las aeronaves militares y civiles, tanto de la base aérea como del aeropuerto. Este grupo también proporciona control aéreo a la unidad de helicópteros de la Fuerza Aérea afgana

(integrada dentro del Ejército afgano, ANA-*Afghan National Army*), que también se encuentra contigua a la FSB. El contrato de suministro de combustible y sus camiones cisterna está separado para la FSB y para la Fuerza Aérea afgana y Aeropuerto Civil de Herat.

- **Grupo CIS:** Está al mando de Oficiales españoles e italianos y facilitan todas las comunicaciones internas y con la cadena de mando OTAN y territorio nacional. Sostienen igualmente la red informática de todas las unidades de la base.

- **Grupo de Seguridad interior y periférica (Protección de la Fuerza):** Está al mando de un Oficial Italiano. En el caso de Herat tuvo participación de españoles, y más recientemente de italianos y albaneses. Hay que tener en cuenta que en este país no sólo hay que proteger el perímetro de la base, sino también una amplia zona de varios kilómetros a su alrededor, para que los insurgentes no tomen el control del terreno y rutas de acceso, o lancen libremente sus ataques de oportunidad con cohetes hacia la base desde largas distancias, especialmente durante la noche. Este grupo sufre en ocasiones ataques con explosivos improvisados (*IED-Improvised Explosive Device*) al paso de sus vehículos de vigilancia y seguridad exterior, pero sus patrullas exteriores, diurnas y nocturnas, permiten la defensa frente a los posibles ataques de la insurgencia (IED, cohetes, francotiradores, suicidas, etc.), contando además con vehículos aéreos no tripulados de vigilancia y el apoyo de helicópteros de ataque, los cuales mejoran notoriamente la seguridad. Por su parte la seguridad inmediata del Aeropuerto Civil de Herat es prestada por su propia policía de fronteras (*ABP-Afghan Border Police*).

- **Policía Militar:** Está compuesta por Guardias Civiles españoles y Carabinieri italianos. Prestan escolta y seguridad cercana a altos mandos militares y reuniones de alto nivel, vigilan los movimientos interiores de personal civil contratado que trabaja en la base, atienden el control de equipajes y personal que embarca en las aeronaves, y cada noche se ocupan de que todo el personal mantenga el orden, la disciplina y cumpla los horarios de descanso y "*black out*" (luces apagadas).

- **Grupo de Personal, Apoyo General e Intérpretes:** Está al mando de un Teniente Coronel español y cuenta también, entre otros, con Oficiales Ingenieros. Se ocupa de la administración y bienestar del personal e intérpretes, así como de la gestión de las obras de infraestructura y el mantenimiento de todas las instalaciones, supervisando y coordinando al mismo tiempo las del resto de países presentes en la FSB. Apoya también de manera puntual al Aeropuerto Civil de Herat, ya que este no recibe presupuesto regular asignado y no cuenta con medios ni equipos suficientes para su sostenimiento. Es de resaltar que los ingresos que genera el Aeropuerto Civil de Herat los recauda su Gobierno central y el Ministerio de Transportes, pero aún no revierten regularmente en la mejora o el sostenimiento de dicho aeropuerto. Sus empleados civiles también reciben sus sueldos intermitentemente.

- **Órgano de Apoyo Económico:** Está al mando de un Teniente Coronel de Intendencia español. Se ocupa de la contratación de obras y servicios, adquisiciones de suministros y compras de todo tipo. También se encarga de los pagos en zona al personal destacado en Herat, donde se admiten siempre las compras locales en euros y dólares, sin necesidad de cambiar a la moneda nacional que es el Afgani. Los contingentes italiano y norteamericano tienen sus propios órganos de gestión económica.

- **Escuadrones y Escuadrillas de Vuelo españoles en la FSB:** Están al mando de Oficiales pilotos del Ejército del Aire y del Ejército de Tierra y los integran tripulantes de vuelo y personal de tierra junto a sus aviones, helicópteros y vehículos aéreos no tripulados (UAS- *Unmanned Aerial System*, también denominados recientemente *RPAS-Remotely Piloted Aircraft System*). Están basados permanentemente en la FSB y son los protagonistas principales en esta base aérea, aparte de las aeronaves transeúntes. España ha aportado aviones Hércules y CASA-295 de Transporte en el Teatro (Destacamentos MIZAR del Ala 31 y ALCOR del Ala 35), Helicópteros Super-Puma de Rescate (Destacamento HELISAF de las Alas 48, 49 y 802 Escuadrón), Helicópteros Super-Puma, Chinook y Tigre, de Transporte, Reconocimiento y Ataque Tácticos (Destacamento ASPUHEL de las FAMET), así como UAS o RPAS de Vigilancia y Reconocimiento (Destacamento del Ejército de Tierra PASI-Plataforma Autónoma Sensorizada de Inteligencia). Por parte Italiana se cuenta igualmente con aeronaves de ataque a suelo para apoyo aéreo, aviones de transporte, helicópteros diversos y UAS, formando un Grupo Aéreo al mando de un Coronel de la Aeronáutica Militar Italiana. Las unidades afganas de las ANSF valoran enormemente los apoyos aéreos de todo tipo que les presta la ISAF, de forma que cuando se produzca el repliegue militar, las unidades aéreas aliadas serán de las que más echen en falta, y ello en tanto la Fuerza Aérea afgana no se encuentre operativa en toda la necesaria gama de apoyos aéreos a facilitar.

- **PAT:** Está al mando de un Oficial de la Guardia Civil español y se corresponde con las siglas de "*Police Advisor Team*". La PAT de España está compuesta por miembros de la Guardia Civil y adiestra a la Policía Afgana del Aeropuerto Civil de Herat (ABP), ya que dicho aeropuerto ha de convertirse lo antes posible en el segundo de los aeropuertos internacionales de Afganistán, siguiendo los pasos de Kabul. Por su parte la PAT de Italia, también presente en la FSB de Herat, se ocupa del adiestramiento de empleados de fronteras y otros cuerpos policiales afganos. Hay que tener en cuenta que la gran mayoría de cuadros de mando intermedios, así como la tropa y policía afgana es analfabeta, y este hecho hace que el entrenamiento y formación hayan de ser muy prácticos e intuitivos, valiéndose de ejercicios, dibujos y escaso texto. Además, su grado de lealtad y cohesión, así como la supervivencia de sus familias, están muy ligados al trato que les dispensen sus jefes, posibles coacciones que sufran de la insurgencia y estabilidad del salario que reciban.



Misión MEDEVAC

- **ROLE 2:** Está al mando de un Teniente Coronel de Sanidad español. Se trata de un hospital con personal español y norteamericano capaz de atender a pacientes hasta el nivel de intervención quirúrgica. Atienden principalmente a los heridos en los combates, que previamente han sido trasladados en helicóptero o avión, así como consultas, atención psicológica, servicio veterinario, vacunaciones, etc. Sus medios técnicos y su personal son muy apreciados y reconocidos en toda la zona oeste de Afganistán, tanto por los militares aliados y afganos como por la población civil. Recientemente incorpora apoyos de personal sanitario, masculino y femenino, de los Emiratos Árabes Unidos.

- **ULOG-R:** Está al mando de un Oficial del Ejército de Tierra español que depende del Jefe de Fuerza en la ciudad de Qala-i-Naw. Se trata de una valiosa unidad logística, que actúa como escalón retrasado del PRT del mismo Ejército en la región de Badghis. Al mismo tiempo se encarga de la contratación del comedor y cafetería, así como del taller de automóviles, ciertos apoyos a la FSB y otros servicios logísticos centralizados en la zona de operaciones. Por supuesto, esta unidad mantiene estrecha relación con la FSB, con la que comparte medios y equipos diversos.

Aparte de los grupos citados, la FSB de Herat por los acuerdos ya citados con Italia y la ISAF, acoge dentro de sus instalaciones a los siguientes organismos:

- **Cuartel General multinacional del Mando Regional Oeste** (*Regional Command West*, RC-W), que está al mando de un General.

- **ITALFOR** que es el grupo logístico y de apoyo a las unidades italianas desplegadas en la FSB de Herat, al mando de un Coronel.
- **Jefatura de USFOR-A en Herat** (*United States Forces - Afghanistan*), que presta apoyo específico a las fuerzas conjuntas y de operaciones especiales norteamericanas, al mando de un Coronel.
- **PRT italiano de Herat**, el cual tiene funciones de apoyo al desarrollo de la población similares al PRT español de Badghis, al mando de un Coronel.
- A diplomáticos y diversas *task forces*, unidades y destacamentos presentes en el teatro de operaciones del oeste de Afganistán y la ciudad de Herat.

Finalmente, y contiguos a la FSB de Herat y compartiendo su pista de vuelo, se encuentran:

- **Aeropuerto Civil de Herat para vuelos nacionales:** Se encuentra sometido a un Plan de Transición para evolucionar hasta convertirse en Aeropuerto Internacional. Su Director tiene una estrecha relación con el Coronel Jefe de la FSB desde el año 2005 en que comenzó su crecimiento y desarrollo.
- **Destacamento de la Fuerza Aérea Afgana:** Cuenta con varios pilotos, tripulaciones y helicópteros al mando de un Coronel. Está apoyado en sus infraestructuras por Estados Unidos, en su entrenamiento por pilotos de helicópteros de El Salvador y en su mantenimiento por contratos técnicos con civiles extranjeros.

En su conjunto, la Fuerza Aérea afgana está integrada en su Ejército de Tierra (ANA), y sólo recientemente empieza a contar con aviones de transporte y helicópteros provenientes de donaciones internacionales, los cuales deberán cubrir parte del hueco para el apoyo aéreo que dejen los aliados tras su repliegue. Su academia de formación se encuentra al sur de Herat, en la Base Aérea de Shindand, patrocinada por Estados Unidos. Tiene pilotos cualificados, formados en parte en la antigua Unión Soviética, y algunos de ellos se comunican fluidamente en inglés.

Al igual que el resto de organismos del país tiene un presupuesto escaso e intermitente para sostenimiento, mantenimiento de material y equipos, así como importantes carencias de formación y personal técnico de mantenimiento. Por el momento se sustentan gracias a donaciones y apoyos de recursos y de personal técnico internacional, pero su impulso rápido es esencial para el país.

PLAN DE TRANSICIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE AFGANISTÁN

Como ya se ha expuesto, el Aeropuerto Civil de Herat no es autónomo, ya que no dispone del personal y los medios técnicos necesarios para desarrollar su actividad propiamente aeronáutica, por lo que estos servicios y equipos son cubiertos por el personal militar de la ISAF en la FSB de Herat, es decir militares españoles e italianos. Y esto mismo ocurre, salvo con Kabul, en el resto de bases aéreas y aeropuertos del país llamados a constituir su futura red de aeropuertos internacionales: Herat (liderado por España), Mazar e Sharif (liderado por Alemania) y Kandahar (complejo compartido por el Reino Unido y Estados Unidos).



Helisaf y Aspuhel en Afganistán

Hay que citar que tras una infructuosa experiencia para formar controladores aéreos y técnicos con personal afgano, se está considerando recurrir a personal militar de los países contribuyentes o a la contratación subvencionada de servicios civiles, a fin de dar continuidad al apoyo esencial que están prestando las bases aéreas aliadas a los aeropuertos civiles ya citados.

Los planes están bien trazados pero no avanzan desde hace varios años, sobre todo porque entre los afganos no se puede encontrar aún al personal cualificado y con los perfiles requeridos para Servicios de Control Aéreo, Comunicaciones, Contraincendios, Ingeniería, Gestión de la Seguridad Operacional, etc. Por ello considero que es urgente afrontar una fase transitoria que permita abrir lo antes posible estos aeropuertos civiles al tráfico

internacional, para que actúen como motor de desarrollo y contribuyan desde este sector al progreso general del país.

En mi opinión, sería deseable considerar lo siguiente:

- Ceder el liderazgo transitorio del desarrollo del sector aeronáutico civil a la coalición internacional (mixta civil-militar) por parte de las autoridades afganas, las cuales sufren grandes carencias técnicas y problemas de gestión de personal para afrontarlo. Al mismo tiempo, se podría integrar en el equipo multinacional a pilotos y personal de la Fuerza Aérea afgana, los cuales cuentan con experiencia y conocimientos adecuados sobre la materia, y de forma que en el futuro pudiesen ocupar puestos de dirección nacional en dicho sector.
- Consensuar con el Gobierno afgano la futura estructura directiva del sector. Es decir, los aeropuertos necesitan de una dirección especializada y productiva, ya que no sólo han de generar ganancias para el Gobierno, sino que sus beneficios han de revertir, aunque sólo sea porcentualmente en el propio sector, para permitir su crecimiento, sostenimiento y aún compensación entre aquellos aeropuertos que resulten con beneficios y los que sean deficitarios. Además, esa estructura civil ha de coexistir con la militar, por lo que hay que definir la organización mixta militar y civil que se va a implantar en las citadas bases aéreas militares, que hoy son también aeropuerto civil nacional, y a las que se pretende elevar a la categoría de aeropuertos internacionales de acuerdo a los estándares de la OACI (Organización Aviación Civil Internacional). En España y en Europa existen claras fórmulas que delimitan y a la vez permiten la coexistencia de sus estructuras militar y civil sin interferir en sus respectivas competencias. Dicha organización puede ser exportable a Afganistán, con las debidas adaptaciones a su situación actual y futura, la cual hay que proponer con claridad, sencillez y realismo al Gobierno Afgano. Adicionalmente, cuantos más recursos dedique Afganistán a sus infraestructuras aéreas, menor será el gasto e inversión que los aliados presentes en zona habrán de realizar en las mismas.

Pero estas dos consideraciones, estrechamente relacionadas entre sí, cuentan en mi opinión con los siguientes obstáculos:

- Dificultades de liderazgo multinacional específico aeronáutico, ya que por un lado los países contribuyentes han estado ocupados con las campañas contra la insurgencia y ahora con el repliegue de sus fuerzas, y por otro, están aún pendientes de concretarse la entidad y criterios que emplee Estados Unidos y otros aliados, lo que equivale a alargar plazos en detrimento del necesario consenso y planificación entre las partes afectadas. Todo lo anterior, ha ralentizado un proceso que es necesario desarrollar con premura.

- La Fuerza Aérea afgana está integrada y depende de su Ejército de Tierra (ANA) y Ministerio de Defensa, no mostrando hasta el momento signos de interés por este asunto, el cual consideran puramente civil del Ministerio de Transportes.
- El personal militar de la coalición se releva periódicamente en la zona de operaciones, faltando continuidad en algunos momentos del proceso. Y lo mismo ocurre con parte del personal civil afgano, que es relevado de sus cargos con alguna frecuencia.
- Falta de presupuestos estables, personal cualificado y control de la corrupción.

2015: AFGANOS EN LA ENCRUCIJADA.

La coalición internacional ha puesto la fecha del 31 de diciembre de 2014 en la agenda de la transferencia de la seguridad en Afganistán. Se ha conseguido mucho, pero el precio pagado por los afganos, la ISAF y la NTM-A también ha sido enorme.



Charla con Policía Afgano e Intérprete

A partir del año 2015, los afganos tendrán en sus propias manos el protagonismo de su futuro y, sin abandonarles, se les apoyará con la nueva misión ITAAM, aún pendiente de concretarse en cuanto a los compromisos materiales y humanos, civiles y militares, de los

países contribuyentes. Afganistán y su Gobierno no pueden desaprovechar la oportunidad ni perder el tiempo, porque los militares aliados se repliegan.

España ha desarrollado un brillante trabajo, en el que han participado mayormente sus Ministerios de Defensa, del Interior y de Asuntos Exteriores y Cooperación. A la vez, sus militares se han “transformado” muy positivamente con la experiencia obtenida en zona de operaciones, ganándose además el sincero aprecio de los afganos. Los militares españoles presentes en zona se repliegan a territorio nacional en el período comprendido entre los años 2012 y 2014, quedando pendiente aún de concretarse la posible contribución de España a partir del año 2015.

La FSB de Herat, su ROLE-2, y algunas unidades aéreas, ya sean con carácter permanente, o temporal, o en rotaciones, podrían ser, entre otros, valiosos candidatos a considerar en dicha contribución. Y aparte de estas fuerzas, también podrían analizarse y tenerse en cuenta a otros representantes militares y civiles relacionados con puestos clave que España pudiese considerar de especial interés, tales como cuarteles generales, áreas de vigilancia y reconocimiento con UAS, operaciones especiales, diplomacia, consulados, agentes comerciales, etc. Con este tipo de contribuciones o participaciones mixtas civiles y militares, con sinergia, y con escaso número de personal, se podría conseguir un gran impacto, estando en condiciones de aprovechar las oportunidades que surjan en el área comercial y económica. La FSB, el aeropuerto y la ciudad de Herat podrían representar una buena “cabeza de puente” para construir y relacionarse con un país como Afganistán situado en el Asia Central.

Pero con independencia de los derroteros que tome la evolución del país, la geografía y climatología afganas seguirán marcando y condicionando siempre su desarrollo. Estoy convencido de que cuanto antes se le dedique la intensidad precisa, o dicho de otro modo se “coja el toro por los cuernos” del desarrollo de la Fuerza Aérea afgana y de los aeropuertos civiles del país, más fácilmente se alcanzará cualquier otro tipo de objetivo, ya que la aviación no es sólo un factor “transversal” como en otros países, sino “esencial” en Afganistán. Y ello cueste lo que cueste al país, porque las necesidades técnicas aeronáuticas y de personal para lograrlo no son tan caras como pudiera pensarse, redundando a cambio en grandes beneficios cualitativos y cuantitativos para la seguridad y el desarrollo del país.

Para concluir, y aunque dependerá en parte de las condiciones de seguridad imperantes en cada momento, le deseo a la población de Herat que puedan volver a recibir cuanto antes, como lo hacían hace años, a turistas y comerciantes extranjeros, y españoles, en su flamante aeropuerto internacional de carácter mixto civil-militar. Y es que esa puerta abierta al cielo que es un aeropuerto, ayudará también a la apertura y solidaridad de su sociedad, a la mejora de las condiciones de vida de sus mujeres, hombres y niños, a la llegada ágil de

recursos y ayudas, a proyectos empresariales e intercambios comerciales, y en definitiva a consolidar la paz que tanto desea y necesita su maltrecha población.

i

*Carlos De Palma Arrabal***COR.EA*

Bibliografía:

GARCÍA SERVET, Rubén, *Una visión de Afganistán desde dentro: Crónica del liderazgo español del Aeropuerto de Kabul*. Documento de Opinión 03/2010 del IEEE (Instituto Español de Estudios estratégicos), Junio 2010.

SIN MENCIÓN DE AUTORES, Dossier del 5º Aniversario FSB Herat (Afganistán). Revista de Aeronáutica y Astronáutica, julio-agosto 2010.

GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia española de seguridad. Una responsabilidad de todos*. 2011.

BERNABÉ, Mónica, *Afganistán. Crónica de una Ficción*, Barcelona, Libro de la Editorial Debate, 2012, 398 p.

RUBIO GONZÁLEZ, David Ramón, *Afganistán 2011: Una luz al final del túnel*, Revista Ejército, Abril 2012.

LABORIE IGLESIAS, Mario, *Seguridad Internacional y Crisis*, Revista Ejército, Julio-Agosto 2012.

Ruiz Arévalo, Javier María, *Afganistán 2014: El día después*, Revista Ejército, Julio-Agosto 2012.

FUENTE COBO, Ignacio, *Lo que las últimas intervenciones militares nos han enseñado*, Revista Ejército, Julio-Agosto 2012.

KATZMAN, Kenneth, *Afghanistan: Post-Taliban Governance, Security, and U.S. Policy*. Congressional Research Service, 3 mayo 2012.

BROOKE-HOLLAND, Louisa & TAYLOR, Claire, *Afghanistan: The Timetable for Security Transition*. Library House of Common, Standard Note SN/IA/5851, 9 julio 2012.

COLOM PIELLA, Guillem, *La transformación militar estadounidense tras Afganistán e Irak*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, septiembre 2012.

CALDERÓN MORENO, Joaquín, *Afganistán. Misión de Paz, escenario de guerra*. Revista Atenea Nº 40, octubre 2012.

GARCÍA SÁNCHEZ, Ángel, *La perspectiva de género en los conflictos armados*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, octubre 2012.

PALACIÁN DE INZA, Blanca, *Ser mujer en Afganistán*. Revista Española de Defensa, noviembre 2012.

SIN MENCIÓN DE AUTORES, Report to USA Congress. *Report on Progress Toward Security and Stability in Afghanistan*. Diciembre 2012.

LÓPEZ CALDERÓN, Teodoro E., *Escenario Futuro de Afganistán*. Revista Española de Defensa, diciembre 2012.

DE LEZO ALVARADO, Eva, *Ataques "Green on Blue" en Afganistán*. Revista Fuerzas de Defensa y Seguridad Nº 416, diciembre 2012.

MARTÍNEZ SÁNCHEZ, Juan Antonio y PERY PARDO DE DONLEBÚN, Lucía, *ISAF: Intervención psicológica en el personal del Ejército del Aire desplegado*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, diciembre 2012.

HERNÁNDEZ, Víctor, *Comienza el repliegue en Afganistán*. Revista Española de Defensa, diciembre 2012.

RUIZ, Javier, *¿Es todavía posible el triunfo en Afganistán*. Revista Fuerzas de Defensa y Seguridad Nº 417, enero 2013.

PÉREZ VENTURA, Oscar, *Takfir Wal Hijra, entre la doctrina radical y el terrorismo Yihadista*. Documento de Opinión 03/2013 del IEEE, 09 enero 2013.

SANAHUJA PERALES, José Antonio, *La pobreza y la desigualdad como potenciadores del riesgo de conflictos violentos*. Cuaderno de Estrategia Nº 159 del IEEE: Los Potenciadores de Riesgo, febrero 2013.

ALONSO PASCUAL, Rogelio, *Ideologías radicales y no democráticas como potenciadores de riesgo para la seguridad nacional*. Cuaderno de Estrategia Nº 159 del IEEE: Los Potenciadores de Riesgo, febrero 2013.

CASTIEN MAESTRO, Juan I., *Conferencia Internacional para la creación de la Comisión de Expertos Afganos*. Reseña del IEEE, 21 marzo 2013.

PONCE GIL, José, *Vivir en Afganistán*. Reseña del IEEE, 22 marzo 2013.

CABEZA TABERNÉ, Javier, *Introducción: El gran Teatro Afgano*. Revista Ejército, Edición extraordinaria, Marzo 2013, 2012-AFGANISTÁN.

GUARNIZO GARCÍA, Carlos Javier y ÁLVAREZ ANTA, Felipe, *Las Operaciones Aéreas en el Teatro Afgano*. Revista Ejército, Edición extraordinaria, Marzo 2013, 2012-AFGANISTÁN.

NAVARRO, José María, *Limpieza de rutas en Afganistán ¿puente de plata?.* Revista Fuerzas de Defensa y Seguridad Nº 420, abril 2013.

JORDÁN, Javier, *Bostón, una perspectiva más amplia*, Revista Española de Defensa, mayo 2013.

www.afghanistannewscenter.com

<http://aan-afghanistan.com> (Afghanistan Analysts Network – AAN).

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