

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**I JORNADAS  
DE  
POLITICA MARITIMA ESPAÑOLA**

**LA POLITICA MARITIMA  
ESPAÑOLA Y SUS  
PROBLEMAS ACTUALES**

CICLO DE CONFERENCIAS - JUNIO 1990

CUADERNOS MONOGRAFICOS DEL INSTITUTO  
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL - N.º 9  
MADRID, 1990

Imprime:



S.S.A.G., S.A. C/. Lenguas, 4.  
Villaverde Alto (Madrid).

Depósito Legal: M. 16.854-1983.

ISSN-0212-467X.

NIPO: 098-88-027-8.

*La defensa de los intereses marítimos españoles es cuestión que a todos compete y atañe. El conocimiento que de ellos se tiene no es quizá el más exacto ni en su dimensión ni en su posicionamiento. Con estas Primeras Jornadas de Política Marítima, el Instituto de Historia y Cultura Naval con la estimable colaboración de la Dirección General de la Marina Mercante, ha tratado de acercar algunos de los problemas actuales de la política marítima española, no solamente a quienes hacen de ella su profesión, sino a quienes también la asumen desde una perspectiva de concienciación histórica.*

*Con la entrada de España en la Comunidad Europea y la próxima firma del "acta única" se han producido y van a seguir produciéndose importantes modalidades y transformaciones en el Sector, que ni pueden ni deben pasar inadvertidas. El propósito pues de estas I Jornadas, que inician una esperanza dota singladura, no es otro que el de dar a conocer algunos de los problemas marítimos que dentro de ese nuevo marco, España tiene planteados, de cara a los crecientes desafíos de los próximos años.*

F. Fernando de Bordejé y Morencos  
Contralmirante Director del  
Instituto de Historia y Cultura Naval



## S U M A R I O

	<u>Págs.</u>
<i>La Administración Marítima, hoy</i> , por Rafael Lobeto Lobo.....	7
<i>Política Naval de los 90</i> , por Arturo Díaz Marín.....	15
<i>Marina Mercante y Armada: análisis de una interrelación</i> , por José Cervera Pery.....	25
<i>La Marina Mercante y su profesionalización</i> , por Joaquín Buelga García .....	35
<i>La estrategia de las comunicaciones marítimas</i> , por José Blanco Núñez.....	55
<i>La construcción naval</i> , por Juan M. Blanco-Traba y Traba .....	63
<i>La empresa marítima y sus perspectivas</i> , por Fernando Casas Blanco.....	75
<i>La Marina Mercante y las operaciones marítimas</i> , por F. Fernando de Bordejé y Morencos .....	81



# LA ADMINISTRACION MARITIMA, HOY

Rafael LOBETO LOBO  
Director General de la Marina Mercante

Debo expresar ante todo mi satisfacción por abrir estas primeras Jornadas, sobre Política Marítima española que a iniciativas del Instituto de Historia y Cultura Naval y con la colaboración de la Dirección General de la Marina Mercante, a la que represento, habrán de exponer a los asistentes al Seminario, algunos de los problemas actuales que en el orden marítimo España tiene planteados, con una visión de futuro inmediato y de cara a los crecientes desafíos de los próximos años.

Como el tema elegido es la Administración Marítima hoy, y en el término y su amplitud cabe toda una amplia gama de actitudes y comportamientos, me vais a permitir que centre mi atención en una importantísima faceta que ha de incidir muy directamente en el desarrollo orgánico e institucional de la Marina Civil, y me estoy refiriendo con ello al anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, que tras largos, serios, solventes y meditados estudios, puede decirse que comienza su navegación resuelta y decidida.

Comencemos por fijar nuestra posición teniendo en cuenta que la de los países comunitarios —entre los que España se integra de pleno derecho— ha variado a lo largo de los últimos años. Ello es lógico si se tiene en cuenta que no puede ser la misma posición en una Comunidad de seis miembros que en la de doce, y que probablemente tampoco será la misma en el futuro, dado el proceso evolutivo en la construcción de Europa. Durante algunos años, los países europeos de más fuerte y acusada tradición en el sector del comercio marítimo no necesitaban ordenar nada ya que se sentían lo suficientemente poderosos para estar en el mercado y dominarlo, pero con la construcción de un espacio europeo único, las contradicciones que surgen en dichos países, como consecuencia de la pérdida de sus flotas, y la complejidad del juego en que se hallan inmersos, obliga a ir avanzando en posiciones de equilibrio hacia una situación que evite el declive y desaparición del comercio marítimo; cuestión esta de vital importancia no sólo a nivel de Comisión, Consejo y demás órganos rectores de la Comunidad, sino para todos los ciudadanos que la constituyen.

No puede concebirse una Europa sin el mar. Tampoco una Europa sin transporte. Y no puede concebirse porque Europa sería entonces un gigante comercial sin elementos estratégicos vitales. Pero ello no parece haberse tomado en cuenta por buena parte de los ciudadanos y de los responsables políticos que no han tenido suficientemente clara la cuestión y por consiguiente se ha planteado la duda. ¿Es o no necesario tener una flota en

Europa? Interrogante que podría hacerse extensivo a España con idéntico planteamiento. ¿Para qué queremos una flota? Y si necesitamos una flota, ¿en qué condiciones, y con qué objetivos?

Yo diría que esas preguntas tienen distintas respuestas en el tiempo y que un problema grave que hay que asumir, lo estamos teniendo nosotros en estos momentos con el sector del petróleo. Aunque parezca un juego de palabras, sería de irresponsables dejar que los que no tienen claro que tenemos que tener flota consigan que no la tengamos, y luego darnos cuenta de que esa decisión ha sido un gravísimo error. Es decir, la baja conciencia sobre el problema de lo marítimo ha hecho que mucho ciudadanos no sepan cuál es el papel de esas flotas y qué importante es tener armadores, tener buques y tener tripulantes. Y estos son algunos de los elementos necesarios, junto con unas administraciones competentes para tener esas flotas y ofrecer unos servicios que cubran nuestros intereses.

Opino que todos estos temas van a ir evolucionando como está ocurriendo en Grecia, Gran Bretaña y los países nórdicos. Porque una cosa es decir que se abran los demás países y otra cosa muy distinta ver pabellones extranjeros solamente en nuestros puertos. Y, en la medida en que eso vaya ocurriendo, van cambiando las posiciones políticas, las sensibilidades de los distintos sectores. Las grandes estructuras económicas, los grandes emporios, necesitarán unas estrategias de transporte multimodal si quieren competir. Y si carecen de ellas tendrán los pies de barro en determinados momentos frente a sus competidores. Y si llevamos este problema a nivel del Estado sería aún más grave, pues los gobiernos tendrían que tomar decisiones económicas, políticas, estratégicas y logísticas sobre el transporte marítimo.

Sobre este problema hay que tener paciencia, puesto que en un mundo tan cambiante como el que vivimos, no todos se dan cuenta de cuánto hay en juego. Mientras se resuelve esa incognita o surge ese nuevo invento que nos permita prescindir de nuestra posición marítima como un elemento estratégico, debemos ser muy prudentes para no incrementar las contradicciones y llevar la situación a un terreno donde el combate sea inevitable. Nosotros hemos perdido el mundo simplemente porque nos lo han quitado algunos de los que ahora son nuestros socios. Por ello definiendo una idea que la Comunidad debe asumir desde ahora: los Estados miembros deben competir entre ellos, pero con igualdad de reglas, pues lo que está claro es que las reglas actuales no son iguales para todos los miembros, porque no se pueden igualar situaciones tan diferentes de pérdida en tan pocos años.

Nosotros defendemos que a nivel europeo debe haber una política marítima frente a quien no la quiere; no a base de soluciones individuales porque producirían contradicciones y por lo tanto atacarían los principios de la sociedad comunitaria que estamos construyendo. Defenderemos que mientras no varíen las circunstancias del problema, debemos tener y fomentar que haya empresarios y evitar que se desmoralicen, puesto que esta desmoralización no surge únicamente por las dificultades económicas, sino por la

baja sensibilización hacia su figura. Lo mismo en relación con los astilleros que es una de las piezas que debemos defender; y absolutamente lo mismo en relación con los tripulantes mientras alguien no invente barcos que funcionen solos.

La situación de España, a este respecto, es todavía más difícil que la de la Comunidad, al llevar aproximadamente unos cincuenta años de retraso. Hemos jugado a viajar en el tren de alta velocidad pero en sentido contrario al que marcaba la lógica y tenemos que pasar de una mentalidad de proteccionismo absoluto a otra de competencia y apertura. Menos mal que una de las características españolas es la improvisación, y como en ella estamos bien entrenados, esperamos salir con bien del reto aunque sea realmente duro.

Una vez que reflexionamos sobre cuál era nuestra posición comunitaria, nos comenzaron a llover las críticas sobre si íbamos a ser capaces de entender que en Europa no se iba a resolver nada. Teníamos dos cuestiones sobre la mesa; en primer lugar la Administración debía ser coherente con nuestra posición europea y en segundo término, no solamente debía ser coherente la Administración sino procurar que los interlocutores sociales fueran también coherentes con nosotros, porque no era admisible que apareciésemos con posiciones absolutamente divergentes, sobre todo cuando nuestra actuación iba a tener repercusiones hacia el exterior. Por tanto después de largos debates y de tratar cuestiones nada fáciles, tengo que agradecer a los interlocutores sociales que nos hayan permitido durante nuestra presidencia, y gracias a su flexibilidad y colaboración, lograr el cumplimiento de esos objetivos y conseguir una posición coherente de cara al resto de los países miembros de la Comunidad Europea.

El reto interno que hay que seguir manteniendo, es superar esa situación por la que atraviesa nuestra política marítima que yo no calificaría ni de buena ni de mala, sino simplemente de inexistente, como lo prueba que los instrumentos legislativos que vamos a sustituir sean de 1909, 1942, 1955 y 1956. En esa época los modelos también se enfrentaban a una lucha feroz entre proteccionismo y libertad y la legislación existente entonces contenía ya todos los ingredientes del debate que tenemos en este momento sobre la mesa y que debemos clarificar.

El instrumento legal que ponemos hoy sobre la mesa, es un instrumento de reflexión que nos debe servir para salir de esa situación de atraso y debe ser adecuado para avanzar hacia una perspectiva de futuro, que es con la que estamos comprometidos dentro de la Comunidad y a su vez, para resolver las contradicciones del pasado que son todas. Y son todas por motivos muy sencillos; porque nuestro país perdió absolutamente el timón en este tema hace bastantes siglos y eso trae como consecuencia la actual situación.

¿Cómo puede resolverse esto? Siendo coherentes con las dos cuestiones y coincidentes en que la situación es sumamente grave. En este contexto surgen los planes de viabilidad, un instrumento para la esperanza. Por eso pre-

sentamos también hoy el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante española, después de haberlo pasado por el tamiz de la patronal, de las centrales sindicales, de las corporaciones de los empresarios, de la Administración. Lo planteamos desde la filosofía de cooperar todos, no para aumentar la confusión sino para llegar a posiciones de consenso. La Administración ha hecho un esfuerzo extraordinario, increíble, para conseguirlo. Creo que todos los presentes son conscientes de las plumas que se pueden haber dejado en el camino recorrido, que no es ni siquiera la mitad; estamos si acaso, y visto con cierto optimismo en el ecuador, intentando delimitar el modelo competencial de la enorme confusión, del enorme caos que había, e intentando saber qué cuestiones eran militares y qué cuestiones civiles. Y dentro de las civiles qué cuestiones correspondían a un área de transportes, a un área de puertos, a un área social, a un área de pesca. Todo ello estaba mal resuelto en nuestro modelo y producía una extraordinaria conflictividad e imposibilidad de soluciones. Resolver eso de una forma consensuada con el resto de los interesados, ha sido un esfuerzo que tiene una referencia por primera vez en la historia de este país, en el año 85, con una comisión interministerial que ustedes recordarán, COMINMAR, y que dejó despejada parte de las cuestiones que ahora nos ocupan. En este momento histórico se pusieron por primera vez, con todos los componentes del problema, todos los datos, siete libros en total, tendentes a clarificar preguntas que no habían tenido nunca respuesta.

Gracias a ese esfuerzo del año 85, hoy presentamos resuelta la parte correspondiente al modelo competencial. Intentamos también hacerlo con el modelo de definiciones. ¿De qué estamos hablando con cada uno de los tráficós? ¿Qué se entiende por una y otra cuestión? Estas preguntas tampoco tenían respuesta. Existía una dispersión en el orden mercantil, en el orden comercial, en el orden laboral. Tratamos ahora de conseguir unas definiciones de modelo económico válidas para todos.

Otra cuestión importante es el posicionamiento en ese modelo económico, en el sentido de si somos liberalistas a ultranza o proteccionistas. Como ha dicho el Presidente de la Asociación de Navieros españoles (ANAVE), tratamos de no ser ni lo uno ni lo otro y no conseguimos nada. Tratamos de responder al conjunto de intereses que, de partida son contradictorios, y de hacer entender a esos intereses que su salvavida es su capacidad de mover las piezas para competir de una forma conjunta no enfrentada. No hay ninguna posibilidad de pasar de nuestro modelo, según la reflexión de la Administración proteccionista a ultranza, a una situación de libertad sin más, sin un período de tránsito; aceptamos por supuesto el impulso de los que quieren correr más, pero no aceptamos que sea irreflexiva nuestra forma de conducir en el tiempo la crisis para que no se convierta en un colapso hacia el que podíamos y podemos todavía estar caminando.

Otra de las cuestiones que se plantean es la relativa a nuestras relaciones con los competidores europeos y no europeos, y habrá que conjugar qué papel vamos a jugar con los países del tercer mundo y con los países industria-

lizados que compitan con nosotros. El modelo escogido hasta ahora en el tema de las condiciones técnicas y sobre todo en el tema de las tripulaciones, me parece inaceptable como ciudadano europeo. Que Europa esté organizando reuniones con los integrantes del Convenio de Lome, y con otras series de áreas atrasadas en el mundo, y, a la vez, pretendiendo competir con las tripulaciones de esos países, en el sentido de que éste sea nuestro nivel de referencia, me parece realmente demencial y es una situación en la que no deberíamos caer. Frente a esto, nosotros planteamos otro modelo desde el cual podamos cooperar con esas áreas, un modelo de avance tecnológico y no de retroceso.

El anteproyecto que comentamos se ocupa por otra parte de un tema que también se ha debatido bastante durante los últimos años en España. En el modelo liberal no se necesitaba para nada la Administración, es más, lo mejor era que no existiera. Pero este modelo no puede ser puesto en práctica porque es imprescindible que haya una Administración, incluso si no hay ningún naviero ni ningún tripulante, porque vendrán barcos de otros países y tenemos otros intereses que controlar. El anteproyecto trata de hacer un modelo profesionalizado de Administración Marítima. Todos los demás países están haciendo evolucionar sus propios modelos partiendo de los que lo tienen; nosotros partimos del hecho de que no tenemos modelo previo; y eso trae consigo problemas a la hora de conceder las ayudas, a la hora de dar respuesta a los problemas que exigen una respuesta inmediata. Sin medios y sin legislación no se ha inventado todavía cómo resolver esto. El anteproyecto pretende hacer ese modelo y que lo entendamos todos, con independencia de quién sea el Director General y quiénes sean los funcionarios, pero la cuestión es que sin modelo de Administración tampoco habrá sectores que defender.

El anteproyecto plantea y ordena un modelo de Administración civil y un tránsito pacífico de la situación actual complejísima, a la nueva situación. Dicho tránsito debe producirse con la máxima celeridad, pero a la vez con el máximo realismo, porque no pueden quedar cuestiones sin respuestas en este momento administrativo ya que se perjudicarían intereses de determinados ciudadanos en un momento concreto. Asimismo, aborda una cuestión para nosotros evidente, y que también ha sido objeto de un gran debate: no tengamos cuadro sancionador porque así no nos sancionaremos a nosotros mismos; podemos circular por el canal que queramos, podemos manchar lo que nos apetezca, pero claro, también lo pueden hacer los demás. Y da la casualidad de que como usuarios del planeta y de nuestro país nos hubiera gustado que los siniestros que nos han asolado este año, en casi cada uno de los puertos españoles, nunca se hubieran producido. Hemos tenido emergencias gravísimas, absolutamente gravísimas, de gran dificultad de resolución en cada uno de los puertos españoles con todo tipo de buques; y hemos tenido suerte, sabiendo todos la debilidad de respuesta que tenemos todavía.

Entiendo que todos hemos madurado lo suficiente para saber que es im-

prescindible tener un marco legal de respuesta frente a estos problemas, no para utilizarlo sólo contra nosotros, sino para defendernos. Y esta cuestión hizo necesario también un debate de maduración, porque había muchos interesados que estaban radicalmente en contra de que hubiera un cuadro de sanciones en el que estarían inmersos ellos también. Pero, obviamente, no íbamos a inventar un modelo en el que sancionáramos a los de fuera y no nos sancionáramos a nosotros, porque tal modelo no sería creíble tampoco en las cuestiones técnicas.

El anteproyecto pretende que haya un marco de competencia equilibrado y adecuado tanto con nuestros socios comunitarios como con los países terceros que quieran venir a hacer tráfico dentro de la Comunidad. Es evidente que, en un cierto foro, sería aplaudido el responsable político que explicase que había conseguido un barco baratísimo de construcción, baratísimo de operación y una tripulación multicolor y que prácticamente no costase nada. Pero si esa explicación la hubiese de dar en un foro donde estuvieran los afectados de un área asolada, de Gran Bretaña, por ejemplo, ese responsable político iba a tener algunas dificultades en explicar lo barata que había salido la fórmula. Y nosotros, que somos conscientes de esto porque hemos visto bastante de cerca el asunto, no queremos encontrarnos con unas islas o regiones asoladas; por tanto, junto con la Comisión y los restantes países, tenemos una estrategia que se combina con lo anterior para cambiar, para posicionarnos como Europa en las respuestas que demos a ese problema de las emergencias que nos tiene sumamente preocupados.

Para buscar esa solución y ser creíbles, la "Spanish Resolution" que posiblemente se apruebe en este mes si tenemos la ayuda de la Comisión y de los restantes miembros, y que será seguramente uno de los éxitos del período de presidencia irlandesa del que estaremos orgullosos, plantea una serie de restos técnicos y una serie de respuestas a nivel europeo para dar solución a ese problema. Y como no tendría sentido que planteásemos fuera soluciones que no estaríamos dispuestos a sostener dentro, el anteproyecto trata de ser coherente con ese modelo que nosotros estamos defendiendo de cara al exterior y con el cuadro de transición. El año que viene habrá trenes de alta velocidad que lleguen a Sevilla. Y eso es casi un milagro. El mismo milagro se tiene que producir con los transportes marítimos, por eso debemos fijarnos en la evolución de los demás. Están produciéndose cambios en nuestro sector a nivel europeo y a nivel español realmente revolucionarios, y el sector del transporte marítimo no debe ser el único que no esté dispuesto a evolucionar de igual forma.

Quiero entrar, por último, a analizar lo que debe ser nuestra política, anunciada hacia el año 86 con la exposición del plan de flota. Esta era una reflexión teórica importante para saber cuál era el nombre del juego y desde luego, avanzada para aquel momento; una vez que decidimos que queríamos tener un plan de flota y una flota, pusimos en marcha planes de viabilidad para poder lograr este objetivo, y cuando tuvimos dichos planes fuimos lo suficientemente realistas y sinceros, como para darnos cuenta de que ello

no bastaba, sino que, además, necesitábamos las llamadas en lenguaje comunitario “medidas positivas” y aquí “medidas institucionales”. Esto, no obstante, si no conseguimos convencer ahora a nuestros departamentos de Economía y Hacienda, de Industria, de Trabajo y resto de la Administración, no habrán servido de mucho nuestros esfuerzos. Al final de este camino, si no se ha conseguido una respuesta positiva a la pregunta del seminario, el juego se acabará porque no habrá resultado y por tanto no habrá flota.

En Bruselas nos han autorizado a sacar adelante los planes de viabilidad, recomendándonos, además, en el paquete de “medidas institucionales” tomar una serie de decisiones fiscales, de seguridad social, etc. Y estas orientaciones de la Comunidad nos permitirán no estar en desacuerdo con el resto de los países, puesto que si los demás mueven sus piezas en este mercado en el que estamos todos compitiendo, inevitablemente nos vemos obligados a mover inmediatamente las nuestras. El instrumento legal que ponemos sobre la mesa pretende tener esa apertura para que cuando los demás muevan las suyas podamos hacer también nosotros lo propio, porque en caso contrario, nos arrollarán sin discusión. La Comisión, con mano de hierro y guante de terciopelo, va tratando de que los distintos países miembros venzan la tentación del “sálvese quien pueda”, y por nuestra parte estamos a la espera de lo que ocurra con el segundo registro, si es que alguna vez se crea. Pero, para tenerlo, conviene contar con uno primero, y como nuestro primero está en franco debate, lo que planteamos, es que de entrada resolvamos los problemas con el primero y luego ya veremos si podemos tener dos.

La desarmonía producida por los segundos registros va a acabar enfrentando a los países inevitablemente, porque cada uno de ellos responde a condiciones de partida absolutamente distintas; nadie puede conseguir armonizar esto y ese camino lleva al combate dentro de los propios territorios de la Comunidad, y aunque nosotros no tenemos miedo al combate en sí, lo que tememos es al combate desigual. Porque es posible, por ejemplo, que algunos copiemos sin más lo que dicen los nórdicos, pero también sabemos leer lo que éstos dicen en nuestro favor; y no es que estemos en contra de ellos y de la reducción de tripulaciones, cosa que nos parece coherente en función de sus circunstancias, pero no con las complejas circunstancias de la Comunidad donde aún hay ciudadanos que quieren trabajar en este sector y por tanto deben tener también su oportunidad.

En definitiva, lo que pretende al anteproyecto, es que ustedes nos ayuden a resolver todas las contradicciones planteadas. Queremos que se acepte un nivel de juego no maximalista, porque en este momento hacer afirmaciones rotundas es muy poco práctico. Si hay algo que está claro es que no está nada claro, y que cualquier reflexión, ésta que estoy haciendo yo, y cualquiera de las que ustedes puedan hacer son totalmente respetables, porque es muy difícil el momento de tránsito que estamos viviendo, influido también por otra serie de factores y de complejas circunstancias. Pero no somos la única zona del mundo, ya que hay otras partes que también están reflexionando y

tienen que mover sus piezas. Me refiero al área de los países socialistas, o países socialistas en tránsito, y también a las áreas de los Estados Unidos, Canadá, el área de Africa, de los países del Tercer Mundo, del Japón y a los problemas que tenemos en cada uno de los debates sobre este tema. Porque nadie debe pensar que los demás van a aceptar que las reglas de juego sean distintas; esto es una regla de juego primaria; otra cosa es que busquemos fórmulas de pacto como la 40:40:20 que ni siquiera nos valen en este momento; no es que no nos valgan, sino que hasta eso está en discusión.

Ese es el anteproyecto que sometemos al sector, y que según el grado de consenso o disenso que obtenga, su tramitación tendrá una mayor o menos velocidad. Yo haría una reflexión de cierre que someto a ustedes. Si durante tantos años no hemos conseguido ni siquiera poner sobre la mesa un instrumento legislativo, el resto del país que puede que no tenga tanta comunicación marítima como nosotros, al ver que no somos capaces de hacer una apuesta coherente de supervivencia y de modernidad, se planteará si merece la pena ocuparse de un sector que se caracteriza por la lucha libre. Sin embargo, si por esta vez, y dado que nuestra apuesta es por el diálogo y que ya de partida no tomamos posiciones de ningún tipo, en el sentido de que pretendemos hacerlo todo lo mejor que sabemos, conseguimos un cierto grado de consenso, es posible que saquemos adelante un instrumento legislativo que nos permita salvaguardar nuestros intereses de presente que es lo que también quiere la Comisión.

Y sobre todo buscar las perspectivas de futuro que, si fuéramos inteligentes, deberían servir, dadas nuestras circunstancias nacionales; es un deseo de la Administración y lucharemos por conseguirlo como hemos luchado por otras cosas, para que sea este país también en lo marítimo, competitivo en relación a los demás. Sé que esto que digo aquí hoy puede sonar a cánticos celestiales; pero también creo en las transformaciones: Fue una utopía durante tanto años simplemente el sacar un papel por parte de la Comisión y llamarlo "medidas positivas" frente a la dinámica anterior, en que lo positivo era no hacer nada, porque eso era lo que pensábamos, aunque no lo explicáramos. Nuestra dinámica, es que hemos convertido, y lo estamos hoy materializando, la utopía en una cierta realidad; esa realidad que está en estos papeles es una invitación a todos ustedes, a los presentes y a los ausentes que están aquí representados, para que este país sea serio y para que entre su interés sobre la política marítima y los pasos que dé, haya una coherencia. Esta es la fuerza que la Administración pone sobre la mesa.

# POLITICA NAVAL DE LOS 90

Arturo DIAZ MARIN  
Capitán de Fragata  
Profesor de la Escuela de Guerra Naval

Antes de entrar de lleno en la Política Naval de los próximos años, es conveniente hacer una reflexión sobre la necesidad de dicha Política.

A alguno, por evidente, puede parecerle ocioso este ejercicio sobre esta necesidad, pero no está de más puesto que con cierta frecuencia se admite e incluso se afirma que actualmente no es necesaria la Estrategia Naval, que en el ámbito militar sólo hay una estrategia y que por lo tanto sobran los adjetivos.

Esta idea lleva implícita igual negación de la Política Naval, puesto que por la íntima relación entre ellas, no es posible la una sin la otra. Esto es así, en virtud del carácter instrumental de la estrategia. En efecto, la estrategia es una herramienta necesaria de la política, es la encargada de determinar y ordenar las acciones por las que es posible conseguir los deseos de la política. Precisamente en este sentido o acepción es como el término estrategia ha trascendido el ámbito militar, aplicándose a prácticamente todas las actividades desarrolladas en la sociedad.

Las razones del no reconocimiento de la Estrategia Naval pueden estar, de una parte, en el necesario impulso que ha tomado la idea de acción conjunta, actualmente imprescindible y como tal innegable. Su necesidad, prácticamente descarta la actuación de un solo Ejército. También puede haber influido la igualmente necesaria unificación de varios aspectos en las Fuerzas Armadas. Tampoco son ajenas cuestiones de terminología y procedimiento en el planeamiento de la Política de Defensa.

Por lo tanto vamos a tratar de ver si realmente debemos sostener la necesidad de una Política Naval.

Podríamos buscar en la Historia los fundamentos de nuestro razonamiento. Como saben, la Historia es una fuente muy importante, a veces concluyente. Pero, puesto que las exigencias históricas se concretan en un momento y lugar, así también estimo que debemos concretar ciñéndonos al momento presente.

Si aceptamos que “Política es el arte de hacer realidad, en la medida de lo posible, una idea que dé satisfacción a unas exigencias”, intentaremos descubrir si en ESPAÑA hay “exigencias” que impongan la razón de ser de una Política Naval. En el entendido que las ideas correspondientes a estas “exigencias” han de tender al bien común nacional y que solamente gozarán de verdadera proyección política si reflejan el sentir de la sociedad.

Por esto, aunque del análisis geopolítico de ESPAÑA encontremos unos factores que la impulsen o deban impulsarla hacia la mar, somos conscientes que no basta que un núcleo reducido de españoles tengamos ese convencimiento. Hace falta un verdadero sentir de la sociedad.

Sin embargo, aun en ausencia, en un determinado momento del amplio y consentido sentimiento de la misma existencia de una comunidad pueden deducirse unos “principios genéricos” o “factores”, no creados por la voluntad de los hombres que la intengran en ese momento, o notablemente independiente de ella, que forman parte de las causas primeras de hechos concretos, lo que a veces se denomina la “naturaleza de las cosas”.

Pues bien, analizando la realidad española podemos señalar, entre otros, los siguientes “factores” o “exigencias” que como integrantes de su esencia condicionan en gran medida la vida nacional.

— Geográficamente. La dispersión, configuración y situación de sus tierras, la distribución demográfica territorial (el 50% de la población vive a menos de 50 km. de la costa). Sus connotaciones insulares, fronteras, ser paso entre mares y continentes, en resumen su situación geoestratégica, sobre la que no es necesario insistir.

— Económicamente. La escasez de recursos naturales que hay que importar, la distribución de los centros de producción y consumo, incluyendo la importante industria turística (la mayor parte de la industria pesada se encuentra a lo ancho de los 50 km. costeros), el uso preferente de la mar como vía de intercambio comercial y la considerable participación que la explotación de los recursos vivos de la mar tienen en la actividad económica.

— Históricamente. La evidente y decisiva influencia de la mar en nuestro devenir.

Ampliando el análisis podemos indicar otros dos factores que si bien pueden calificarse de menos determinantes, pues de alguna manera son consecuencia de los anteriores, tienen gran influencia en nuestra realidad. Son:

— Militarmente. La necesidad de unas Fuerzas Armadas, y por consiguiente de una Fuerza Naval, suficientes para garantizar la defensa del territorio, áreas marítimas y espacio aéreo.

— Relaciones internacionales, cuyos ejes tienen un claro componente marítimo.

- El hispano-norteamericano, iniciado en 1953, cuyo interés estratégico con connotaciones navales prevaleció sobre la animadversión política al régimen español.
- Las relaciones hispano-árabes con clara raíz en la política global mediterránea.
- El contencioso de GIBRALTÁR con origen y evolución en la estrategia naval británica.
- Las relaciones con IBEROAMERICA, que solamente pueden estimularse mediante una concepción marítima.
- El Tratado de Amistad y Cooperación con PORTUGAL, que, al igual que el anterior Pacto Ibérico, es consecuencia de la mutua comple-

mentariedad, que incluye las islas atlánticas con claros intereses marítimos.

- Por último, las recientes adhesiones a la OTAN y CEE. Estas organizaciones, la primera por su zona de actuación e incluso su nombre y la segunda por su objetivo exterior, necesitan considerar la mar de forma preferente.

De lo visto se desprende la evidencia de que la realidad de ESPAÑA está conformada, entre otros, por unos “factores” que muestran claramente la decisiva influencia de lo marítimo.

Como saben, toda situación se modifica o mantiene cambiando o conservando la combinación de los efectos de sus factores, por lo tanto la variación o permanencia de nuestra realidad necesita hacerse actuando sobre los nuestros, entre, como hemos visto, los que hay eminentemente marítimos, por lo que requieren acciones de esta índole. Este actuar sobre los factores es la esencia de la Política, que en nuestro caso, por lo dicho, debe contemplar de forma preferente lo Marítimo.

Percibíamos la necesidad de una Política Naval y el razonamiento nos ha llevado a la de una Política Marítima. Recordando que el término Marítimo encierra el Naval, concluimos lo indispensable de una Política de esta naturaleza.

Esta Política debe realizarse a través de su correspondiente Estrategia Naval, cuyo principal y casi exclusivo ejecutor es la Armada; por tanto y en última instancia, la Política Naval es aquella que se refiere a la Armada.

La formulación de la Política Naval está contenida en la militar emanante de la de Defensa; por tanto, para plantearla hay que partir del marco que le atribuyen sus primigenias.

En el caso que nos ocupa la situación a alcanzar es el garantizar permanentemente la soberanía e independencia de ESPAÑA, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional. Este es el mandato constitucional que como Misión se da a las Fuerzas Armadas.

Por tanto, podemos definir como Misión General de la Armada:

**“GARANTIZAR, SOLIDARIAMENTE CON LOS OTROS COMPONENTES DE LAS FUERZAS ARMADAS, LA SOBERANÍA E INDEPENDENCIA DE ESPAÑA, DEFENDER SU INTEGRIDAD TERRITORIAL Y EL ORDENAMIENTO CONSTITUCIONAL.”**

A la Armada, específicamente por el artículo 30 de la Ley orgánica 6/80 que regula los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, se le encomienda, como responsable principal, la consecución de los Objetivos Marítimos de la Defensa Nacional y desarrollar la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción.

De esta Misión específica se deducen las responsabilidades de cuyo cumplimiento depende el de la propia Misión de la Armada.

Por tanto, la Política Naval tiene que orientar su acción a satisfacer estas responsabilidades poniendo los medios necesarios para que su herramienta, la Estrategia Naval, pueda cumplir su función.

Las responsabilidades implican que a la Armada le corresponde:

- Cooperar en la definición de los objetivos marítimos de la Defensa Nacional y de la Estrategia Militar.
- Formular y desarrollar la Estrategia Naval como componente de la Estrategia Militar.
- Cooperar en la definición de las posibles amenazas al interés nacional en el ámbito marítimo y la forma de conjurarlas.
- Asegurar las comunicaciones marítimas.
- Ser instrumento de la Política Exterior.
- Proteger los intereses marítimos nacionales.
- Velar o colaborar para que se cumplan las leyes y convenios nacionales e internacionales en el ámbito marítimo.

Vemos que en esta relación los “intereses marítimos” es el elemento que prevalece, por lo tanto es primordial la identificación de estos intereses.

En general pueden definirse como los inherentes a la explotación del medio marino. De ellos, por su relevancia y permanencia a lo largo de la historia, destaca el Comercio Marítimo. Comúnmente la protección del Tráfico Marítimo se correlaciona con la salvaguardia de sus derrotas; es decir, con la fase del tránsito. Sin embargo, la acción es más amplia, abarca la totalidad del proceso incluyendo los terminales de carga y descarga (puertos y fondeaderos) y lo relativo a la organización de dicho tráfico en respuesta a las correspondientes amenazas.

La importancia de esta tarea de protección, por repetida, puede parecer un tópico, pero la realidad, a la que ya aludimos al señalar los factores de nuestra esencia, nos muestra su verdadero valor. Basta con ver las Memorias de los Puertos o la documentación de la Dirección General de Aduanas, o cualquier informe que trate de los medios de intercambio comercial, para darse cuenta de que estamos ante un elemento imprescindible del sostenimiento de nuestra sociedad; no en vano más del 90% de dicho intercambio se realiza por vía marítima.

La explotación de los recursos vivos y no vivos de la mar representa otro importante interés marítimo, especialmente la pesca, por su significación económica. Esta actividad, como es sabido, atraviesa momentos difíciles por las restricciones impuestas a la explotación de los caladeros. En la protección de este interés la Armada, dentro de las competencias que le atribuye la legislación vigente, debe continuar estando presta a colaborar en lo que le soliciten las autoridades correspondientes.

Otras tareas tradicionales de la Armada han sido, siguen siendo y como tal figuran entre las atribuciones que estamos mostrando, son la de servir a

la Política Exterior y la de cuidar del cumplimiento de las leyes y convenios internacionales suscritos por España, apoyando y facilitando el ejercicio de las atribuciones de las autoridades competentes en la materia.

En la primera de estas tareas, el apoyo de la Política Exterior, se puede utilizar una gama de actividades, desde mostrar la bandera en tiempo de paz, hasta el empleo de la Fuerza Naval en tiempo de tensión o crisis, aprovechando sus características inherentes tales como su disponibilidad, permanencia en zona, flexibilidad y movilidad, que hacen de ella un estimable medio que sin violar el Derecho Internacional puede ayudar al control de la crisis y a su eficaz solución.

La segunda tarea, velar y colaborar en el cumplimiento de las leyes y convenios internacionales, supone vigilar permanentemente nuestras zonas marítimas, lo que requiere un considerable aporte de medios. Esta vigilancia, además es fuente de información para el conocimiento de lo que ocurre en nuestras zonas, conocimiento que, obviamente, es requisito para cualquier tipo de actuación.

En términos militares la actuación de la Fuerza Naval y más concretamente nuestra Estrategia Naval, fundamentalmente se basa en los conceptos “Dominio del mar” y “Disuasión”.

Vamos a hacer un breve apunte del significado de estos términos.

Por “Dominio del mar”, entendemos la facultad de usar la mar en beneficio propio y negación del uso al oponente. En definitiva, disfrutar de libertad de acción, privándosela al adversario; las gradaciones de esta facultad no son otra cosa que estadios de libertad de actuar en la mar. Lo absoluto del término “Dominio del mar” hace que en la práctica sea imposible ejercerlo, por lo que aparece el de “Dominio relativo del mar”, que significa el disfrute de libertad de acción en un espacio y tiempo determinado.

La “Disuasión” implica hacer que el oponente llegue al convencimiento de la no conveniencia o imposibilidad de asumir los costes que le acarrearía actuar contra los intereses del disuasor.

Los dos términos están íntimamente relacionados, pues aunque en principio puede parecer que la “Disuasión” responde a una filosofía y el “Dominio del mar” a la técnica, lo cierto es que sus efectos se influyen positivamente.

En último término, el “Dominio del mar” debe proporcionar el suficiente grado de libertad que permita realizar el Tráfico Marítimo, y de otra parte que la Fuerza Naval pueda proyectar su acción sobre la tierra, bien por medio de Operaciones Anfibia o desde distancias considerables utilizando armas de alcance adecuado como misiles y avión embarcada.

Como vemos, la Estrategia de la Armada se basa en un concepto que responde a términos defensivos, como no podía ser de otra forma, ya que nuestra nación tácita y explícitamente manifiesta su voluntad de defenderse, de participar en el esfuerzo conjunto de la seguridad europea y occidental, y a la cooperación internacional en favor de la solución pacífica de los conflictos, la distensión, el fomento de la confianza mutua entre los pueblos y el de-

sarme. Además, como es conocido y obvio, no tiene apetencias expansionistas y aspira a vivir en paz con todos los pueblos.

Llegados a este punto surge la pregunta, a plazo medio, puesto que tratamos de la Política Naval de los años 90, ¿será igual?, ¿los cambios que está sufriendo la situación internacional, no obligarán a fundamentar la Política Naval y su correspondiente Estrategia en otros conceptos?

Debe considerarse que los procesos en desarrollo en Europa, es decir, la evolución de la Comunidad hacia un estado superior de integración, la unificación de Alemania, la evolución de las naciones de la Europa del Este y la URSS, junto con el llamado "Control de Armamentos", se han iniciado y se están llevando a cabo uno conviviendo y los otros gracias al grado de Distensión logrado al amparo de la Disuasión. Esquemáticamente puede decirse que, en general, con altibajos, tensiones y paulatinas adaptaciones, la práctica de la teoría estratégica de la Disuasión ha permitido que nos encontremos frente a los procesos que acabamos de señalar, procesos impensables en tiempos inmediatamente pasados.

Si bien la Disuasión que invocamos, la nuclear, lo es en grado máximo, no por eso deja de ser aplicable la teoría en enfrentamientos de niveles inferiores, en cuanto a los medios disponibles.

Por lo dicho, el progreso del binomio "Control de Armamentos-Distensión", habrá de realizarse bajo la garantía de la Disuasión. Aun de llegar al caso deseable, en que las "Medidas de Confianza" que se arbitrasen fuesen suficientes para establecer una seguridad estable con un muy bajo nivel de armamentos, mientras exista alguna posibilidad de enfrentamiento se mantendrán estructuras y medios que permitan un pragmático grado de Disuasión.

Pensando en el inmediato, cabe igualmente preguntarse si la entrada en vigor de los Acuerdos de Coordinación con la OTAN supondrán un cambio en nuestra Política Naval y por consiguiente en la Estrategia Naval.

En cuanto a los fundamentos, la contestación es negativa, puesto que los mismos están entre los sostenidos por la organización. Probablemente la asunción de funciones obligue a ciertas adaptaciones, pero sin duda contribuirán al cumplimiento de la misión y consecución de los objetivos, dando al mismo tiempo más posibilidades de adiestramiento.

En definitiva, potenciarán la actuación de la Armada, en la llamada Estrategia de Cooperación, variante aplicada desde mucho antes de nuestro ingreso en la OTAN, y que se define, como la que persigue, mediante el compromiso con otros Estados, afrontar conjuntamente la amenaza procedente de un potencial enemigo común.

Ha llegado el momento de ver los medios que se prevén para afrontar las responsabilidades en los próximos años. Al fin y al cabo, como dijo el Almirante Woltf, "la Política Naval significa, en primer lugar, una política de concepción, de construcción y de renovación de una flota equilibrada y adaptada a las necesidades, pues la Marina es una cuestión de continuidad". Desde tiempo atrás, atendiendo a esta característica de la continui-

dad, la Armada ha procurado y conseguido con mayor o menor fortuna, tener en ejecución unos Programas de entrada en servicio de buques, que, teniendo en cuenta las inevitables limitaciones presupuestarias, permitiese, de la mejor forma posible, cumplir con su Misión.

La experiencia acumulada en este campo ha ido decantando una doctrina que permite tener confianza en que las considerables inversiones que estos programas requieren no constituyan dispendio y sus resultados, ajustados a las circunstancias, respondan a lo que realmente es posible tener en cada momento.

Se trata de armonizar entre necesidades ideales, prioridades y disponibilidad presupuestaria, en el marco de circunstancias concretas, como las de personal, infraestructura, etc.

Encontrándose finalizando la última fase del Programa Naval, el EMA acometió la elaboración de lo que en el Planeamiento de la Defensa Militar se denomina el Objetivo de Fuerza particular de la Armada a largo plazo. El resultado ha sido el denominado Plan "ALTA MAR", que aprobado por el Ministro de Defensa constituye el nuevo programa de obtención de buques con el horizonte del año 2002.

Vamos a ver los fundamentos y contenido de este Plan.

En primer lugar se determinó que el esfuerzo económico no debía afectar al desenvolvimiento general de la Armada, por lo que se impuso como condición previa que las siguientes necesidades pudieran seguir cubriéndose según lo previsto:

- Programas de modernización.
- Sostenimiento de la fuerza.
- Infraestructura de apoyo, incluyendo la formación de personal y la de su atención social.
- Establecimiento de una reserva de guerra.
- Incremento en un 60% de las previsiones presupuestarias dedicadas al aprovisionamiento, para aumentar el nivel de repuestos.

Confirmadas las carencias, a lo que contribuyó el análisis que de nuestro Objetivo de Fuerza había realizado la Alianza Atlántica, se estableció el siguiente orden de prioridades:

Fragatas, buques logísticos, cazaminas, buques anfibios, dragaminas y submarinos.

— Fragatas. Este tipo de buque, por su polivalencia, es susceptible de emplearse en varios cometidos, lo que proporciona gran flexibilidad a la hora de constituir agrupaciones para las distintas operaciones. Además representa la mayor carencia de la Flota.

El Objetivo del Plan es tener quince fragatas al final de la década. Para ello se construirán dos más de la clase "Santa María" (de éstas ya hay tres en servicio y otra, la "Reina Sofía", lo hará a finales de año). La última deberá entrar en servicio en el primer trimestre de 1995.

Para el medio plazo, desarrollar el proyecto, de la Fragata F-100, netamente nacional, gracias a la experiencia acumulada tanto en la construcción de las corbetas “Descubierta” como en las colaboraciones en los proyectos internacionales del buque de aprovisionamiento mixto y el fallido de la Fragata NFR-90. Se construirán cuatro F-100 entre final de 1993 y mediados del 2000.

Para el largo plazo, y en vez de las NFR-90, cinco fragatas, derivadas de la F-100 o de otro posible proyecto en colaboración, comenzando la construcción en 1997 para que empiecen a entrar en servicio a partir del año 2001.

— Buques logísticos. Figuran en la segunda prioridad, puesto que es necesario contar con apoyo logístico móvil para que las agrupaciones aumenten su capacidad de permanencia en la mar en condiciones operativas. Por ello, estos buques logísticos deben ser capaces de suministrar combustible, municiones, víveres, repuestos, agua y apoyo sanitario.

El Plan prevé la construcción de un “petrolero auxiliar” (AO), que de los requisitos antes expuestos, cumplirá el de suministrar combustible y, con limitaciones, mercancías sólidas, excepto municiones. Este buque ya se está construyendo previniéndose su entrada en servicio a final de año o principio del próximo.

Entre España y Holanda se está desarrollando un proyecto de un buque mixto de aprovisionamiento (AOR), que sí cubre todos los requisitos del apoyo logístico móvil, esperándose que pueda entrar en servicio, tras tres años de construcción, en 1994.

Con estos dos buques se cubrirán, aunque mínimamente, las necesidades en esta faceta del apoyo logístico móvil. Para cubrir el lapso hasta que se disponga de ellos, y al margen de este Plan, se ha firmado con CAMPSA un contrato de fletamento temporal de dos petroleros para que cuando sea necesario, sean utilizados por la Armada. A uno de ellos, el “Campeón”, ya se le han realizado las modificaciones necesarias para que pueda realizar aprovisionamiento de combustible en la mar.

— Buques Anfíbios. Actualmente la principal deficiencia radica en la escasa capacidad de desembarco de material pesado, debido a que el relevo del “Galicia” (LSD) no se ha producido y en este buque descansaba la mayor parte de dicha capacidad.

El resto de los requisitos para el transporte de una fuerza de desembarco de unos 1.500 hombres y su material correspondiente, que es la entidad de fuerza que se ha determinado como adecuada a nuestras necesidades y posibilidades, están suficientemente cubiertas, aunque con buques, las LST,s, en el final de su vida operativa.

El EMA ha redactado la definición inicial de las características básicas de los buques de transporte y desembarco, que reemplazarán a los que están en servicio, por lo que la previsión del Plan son iniciar la construcción de un LPD en 1998.

— Buques de medidas contraminas. Ante la amenaza de minas el Plan

pretende obtener los buques necesarios para poder, como objetivo básico, mantener abierto al tráfico en todo tiempo, al menos tres puertos principales, y como secundario las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra.

Los dragaminas en servicio, por su vejez, requieren un gran esfuerzo de mantenimiento para mantener su operatividad, por lo que hay que relevarlos. Además, en la pugna minado-rastreo de minas, actualmente los sistemas de rastreo se han quedado atrás, esperándose que a mediados de la década estén operativas rastras que den la respuesta adecuada a la mina actual. Llegado el momento habrá que ir incorporando esa tecnología, lo que requerirá nuevos buques.

Por el contrario, la técnica de la “caza de minas” (el otro procedimiento normal de luchar contra la mina) está disponible en condición eficaz.

Ante esta situación se ha convenido que en aguas poco profundas, hasta 50 m., emplear únicamente cazaminas, y dragaminas en aguas profundas. Se empezará obteniendo los cazaminas en la espera de la disponibilidad de los nuevos rastras que montarán los dragaminas.

Para cubrir el objetivo, el Plan prevé la obtención de ocho cazaminas basados en el “Sandown” británico, esperándose iniciar la construcción del primero este año y que la entrada en servicio del octavo sea a finales de 1998 y cuatro dragaminas, aún sin definir, con opción de aumentar el número hasta ocho en función del grado de eficacia de las rastras disponibles en el momento, que podrían empezar a construirse en el último trimestre de 1999.

— Submarinos. Nuestra fuerza submarina presenta un buen estado, teniendo cubierta las necesidades.

Los cuatro submarinos clase “Delfín” se encuentran a la mitad de su vida operativa, han sido modernizados habiendo finalizado la remodelación del último de ellos en 1988.

Los otros cuatro clase “Galerna”, todavía no han llegado a la mitad de su vida operativa, están en el primer tercio, y las previsiones son someterlos a modernización a partir de 1994. Por tanto, este tipo de buque ocupa la última prioridad del Plan. No obstante los estudios para la renovación de esta Fuerza han empezado; actualmente se está desarrollando el estudio de pre-valoración de un Proyecto de Submarinos convencional, estudio que finalizará durante este año, con la elección de un socio tecnológico entre Alemania, Francia, Holanda y el Reino Unido con quien definir el proyecto.

Se persigue estar en condiciones de poder mantener continuamente durante un conflicto corto y en las zonas de nuestra responsabilidad, cuatro submarinos, cantidad modesta pero suficiente.

Para ello es necesario contar con ocho submarinos, y para cubrir la simultaneidad de tipos de operaciones o por la prolongación del posible conflicto sería conveniente tener dos más.

Para cubrir esta necesidad el Plan prevé obtener cuatro submarinos iniciándose la construcción a partir de 1999.

Hasta aquí lo que el Plan prevé en cuanto a buques para la Flota. También incluye la entrada en servicio de cuatro Patrulleros de Altura, para sustituir a los cuatro de la clase "Atrevida", que prácticamente han agotado su vida operativa. Estas unidades son imprescindibles para el ejercicio de la vigilancia de nuestras zonas marítimas.

Entrarán en servicio entre mediados de 1991 y final de 1992.

La Flota no estaría completa sin el componente aéreo. Hoy día no se concibe una Fuerza Naval, de cierta entidad como nuestro Grupo ALFA, que no cuente con unidades aéreas en su organización.

El Arma Aérea debe proporcionar a las agrupaciones operativas, aviones y helicópteros en permanencia para proporcionarles capacidad ofensiva, defensiva, de detección, de información y logística en el grado requerido por la misión que se encomienda a dichas Agrupaciones.

La entidad actual del Arma Aérea no es suficiente para cubrir las necesidades que se generan con la entrada en servicio de los buques que se contempla en este Plan. Además, a mitad de la década era necesario relevar a algunas de las actuales aeronaves; por ello dentro del Plan se prevé la obtención de las siguientes aeronaves unidades:

- Seis helicópteros SH-60B LAMPS, que con los otros seis actualmente en servicio completarían la dotación de las fragatas "Santa María".
- Seis helicópteros SH-60, en versión logística, para el servicio de los buques logísticos y los patrulleros de altura.
- Dos aviones Harrier (TAV-8B) en versión adiestramiento, para instrucción de pilotos.
- Seis helicópteros SH-60, en versión lucha A/S, para relevo de SH-3D, y posible dotación de las Fragatas F-100.
- Helicópteros para adiestramiento.
- Un avión de media velocidad.

La realización del Plan lleva parejo otro de bajas de unidades que permita afrontar los costes de funcionamiento y el óptimo empleo de la plantilla de personal de la Armada.

Con esta esquemática descripción les he presentado el Plan "Alta Mar". El Plan se ha diseñado con suficiente flexibilidad para permitir absorber los posibles cambios de los proyectos y de variaciones presupuestarias para que, de forma razonable, se mantenga su integridad, aun con los deslizamientos en el tiempo, de sus 14 años de validez.

Con el aporte de estos medios, y los actualmente en servicio, con el de su gente y con la constante puesta al día de la Doctrina, es con lo que la Armada trabajará en los próximos años para, cumpliendo su Misión, fecundar la Estrategia Naval, haciendo buena nuestra Política Naval.

# MARINA MERCANTE Y ARMADA: ANALISIS DE UNA INTERRELACION

José CERVERA PERY  
Coronel Auditor  
Jefe del Departamento de Cultura  
del Instituto de Historia de Cultura Naval

El Director General de la Marina Mercante, en la conferencia inaugural ha tratado de forma directa, y yo diría que impecable, las líneas maestras de la futura política marítima en cuanto respecta al nuevo contexto de la Marina Civil, cuyas funciones y competencias se encarnan en un marco propio y se deslindan de otras, yo diría también, entrañables servidumbres.

Nuevos tiempos y nuevas exigencias acordes al proceso de evolución tecnológica, económica y política, sitúan a la Marina Mercante española dentro del marco adecuado de la política comunitaria, y con clara voluntad de hacer frente a los retos y desafíos que el futuro inmediato plantea.

Mi conferencia por tanto tendrá más de romántica que de realista, más de ilusión que de pragmatismo. Y no va a ser otra cosa que seguir el itinerario histórico y emocional de una interrelación Marina Mercante/Armada, mantenida y alentado a lo largo de tiempo y espacio. Porque como escribió el ilustre capitán de la Marina Mercante don José Ricart y Giralt, uno de los publicistas de más lúcido pensar y sentir del fin del siglo pasado, “La Marina Mercante y la de Guerra tienen idénticos intereses que fomentar y en vez de divorciarse unos y otros se complementan. Son como dos cuerpos con una sola alma.”

La condición marítima española no ha sido siempre perceptible con la claridad de ideas en la comunidad nacional. La mentalidad de la meseta ha parecido imponerse siempre sobre la de la costa y a través del tiempo al mar se le ha visto distante, aislado, hosco, mientras que a la tierra por el contrario se la ha entendido como pródiga, prometedora y sugestiva. La evolución histórica ha consolidado la sinrazón deformadora de una realidad que no acaba de asumirse. La tierra fue campo abonado para la expansión y el desarrollo; el mar únicamente servía como camino, pero camino ingrato. Sin embargo, los descubrimientos geográficos españoles darán un decisivo impulso a la navegación dotándola de una enorme importancia tanto en su dimensión comercial como en su alcance político. Y no estará de más recordar una frase de Mahan, que condensa en cierto modo la razón de ser de esta interrelación entre las dos Marinas: “La tendencia comercial —dice el estratega norteamericano— con la consiguiente necesidad de producir algo con que satisfacerla, es uno de los elementos más importantes para el desarrollo

del poder naval. Si éste se basa realmente en el comercio pacífico y extenso, entonces todas las naciones que han sido en un tiempo u otro poderosas en la mar, deben haberse distinguido por una gran aptitud comercial.”

El mar se evidencia por tanto como factor decisivo de progreso y los intereses marítimos se desarrollan con firmeza, en el marco simbiótico de la Marina Mercante, que hace el comercio en la mar, y la de Guerra, que se encarga de salvaguardar y proteger el ejercicio de esta actividad. De aquí que los intereses marítimos, donde confluyen el campo de acción de ambas marinas, representen al interés nacional en su más amplia dimensión, porque impulsan racionalmente una amplia parcela de desarrollo y la sostienen y comparten junto al poder naval, que en un país como el nuestro, en que el 95 por ciento de su intercambio comercial se realiza por el mar, es otra exigencia de primera línea. El poder naval representará por tanto —dado sus componentes geopolíticos— la disponibilidad del camino marítimo, y la ineludible necesidad de su aseguramiento en todo trance y circunstancia.

Al hacer cualquier referencia a la Armada y a la Marina Mercante española, como directas transmisoras de esos intereses marítimos substanciales, se ha recordado un glorioso pasado, una decadencia posterior y ¡cómo no! la esperanza de un mejor futuro. “Mucho se ha hecho y mucho queda por hacer” es la frase socorrida de quienes de alguna manera se vincularon a ellas. El reflejo de un acontecer histórico en el que juntas comparten gozos y penalidades, no puede escamotear la dura realidad de su condicionante al estado económico y político del país.

No hace falta insistir en que España es una nación esencialmente apta para asumir e impulsar todo género de industrias y en condiciones geográficas excepcionales para acometer toda clase de empresas navales. De aquí que históricamente haya sido la Marina en su acción global el instrumento de más vigorosa acción exterior o interior. Cuando sus gobiernos y pueblos impulsaron su desarrollo y aseguraron su prosperidad, mantuvieron y acrecentaron el poderío y la riqueza de España; cuando la desatendieron o se desentendieron de ella, produjeron su inevitable ruina.

La antigüedad reúne a la Marina de Guerra y Mercante en un solo contexto. La explicación es sencilla. Lo rudimentario de las ciencias y las industrias aplicadas a la navegación, la construcción naval y el tráfico mercantil, y la facilidad de alterar su acción bélica y comercial, pasando el buque cuando las circunstancias lo precisan a convertirse de mercante en militar; de descubridor o explorador a conquistador, pirata o simultáneamente ambos cometidos, no permite a la Marina Mercante contar con un ente propio y definido. Pero en realidad tampoco existe Marina de Guerra. Cuando la nación tenía necesidad de buques para alguna expedición de orden militar, fletaba las galeras y demás clases de embarcaciones de los particulares y se armaban convenientemente para su nuevo destino. Verdad es que algunas veces las ciudades, los señores feudales y aun los obispos, construyeron y armaron buques para la guerra, pero concluida ésta, las mismas naves retornaban a sus cometidos pacíficos comerciales. Pero en el Mediterráneo,

aun en las épocas que imperaba la paz, las naves mercantes eran casi naves de guerra, pues siempre iban armadas, tanto para librarse de los corsarios africanos que asolaban el mar latino, como para liquidar el viaje sin pérdidas económicas. De manera que la Marina de la Edad Media y buena parte de la Moderna reunía al mismo tiempo los caracteres de militar y mercante. La tripulación se componía de marineros y gente de armas, unos y otros con funciones definidas, y había un comité militar y otro marino para el mando de la nave.

Sin embargo, las marinas de los pueblos asomados al Atlántico tuvieron un carácter más mercantil que bélico; en sus tripulaciones no había hombres de guerra, por más que los mismos buques fletados por la Corona y armados debidamente formaran escuadras destinadas a combatir. Pero el régimen semimilitar y semimercante de la Marina se vería afectado por la Real Cédula de 20 de diciembre de 1492, que prohibía el corso.

Esta sabia disposición de Fernando el Católico separó los dos objetivos de la Marina, y en realidad debió sentar las bases de la independencia de la militar y la mercante, regularizando esta última con vida propia, pero la realidad es que ambas marinas siguieron necesitando la unión a que obligaban las circunstancias y los buques mercantes aunque no embarcasen hombres de guerra, llevaban más o menos armamento para defenderse de los corsarios berberiscos o de los filibusteros y bucaneros que cruzaban todo el mar de las Antillas y el seno mejicano.

Hay evidentemente en la primera etapa de los descubrimientos y conquistas de los navegantes españoles en América y Oceanía una fase inicial en la que el sentimiento religioso va unido al nacional en las empresas civilizadoras que se acometen en nombre del Estado, pero no tardará en surgir un propósito colonizador, un espíritu más mercantil en el que predomina el impulso comercial, y el ensanchamiento de las fronteras geográficas va a veces precedido, pero siempre seguido, de un ensanchamiento de las fuerzas comerciales. Salvador de Madariaga explica que el descubrimiento de América es una empresa de la Marina, pero no de la Marina a secas, sino de una Marina Mercante española, ya que comerciantes son sus armadores, y el propio Colón en sus Capitulaciones lleva permiso para “descubrir” y “rescatar”, esto es comerciar, en toda regla.

El siglo XVI es sin duda el siglo de oro para la recién puesta de largo de la Marina Mercante española, pues la aventura esperanzada de los nuevos tráficó, obligan al despliegue de un fuerte impulso legislador. Desde los Reyes Católicos a Felipe II se suceden las Reales Cédulas y pragmáticas, fomentando la navegación y construcción naval con exacciones de derechos y privilegios, subvenciones o “acostamientos”, empréstitos y otros socorros. Es también el momento en que surgen notables entidades mercantiles como la Casa de Contratación en Sevilla en 1503, que aunque nace en principio como factoría esencialmente comercial y depósito de mercaderías de Indias, se transforma más tarde en tribunal de comercio y centro de estudios geográficos y cartográficos —Casa del Océano o Casa de Indias— que comple-

tó el Consejo de Indias de 1511. Junto a ellas destacará también el Consulado de Comercio de Bilbao (Universidad y Casa de Contratación) que en asuntos relacionados con el comercio marítimo, ejercía jurisdicción en todo el litoral del norte de España y cuyas ordenanzas, publicadas por Felipe II en 1560, alcanzaron tal renombre, que fueron adoptadas por muchos de los pueblos comerciales más importantes de Europa. Y con las flotas de Indias y las de las Carreras del Pacífico, de las que la Marina de Guerra es soporte fundamental, organizadas en dos expediciones anuales al principio, se iniciaban rudimentariamente las comunidades marítimas entre España y sus dominios de América y Oceanía.

De todas formas, en lo que respecta al comercio español transportado en buques a los distintos países europeos, no pasó grandes dificultades hasta mediados del siglo XVI, pero en las guerras de Religión de Francia los corsarios hugonotes y sus aliados desde sus bases de La Rochela y otros puertos atlánticos lanzaron sus ataques contra los navíos españoles que cruzaban el Canal de la Mancha y hubo que constituir armadas para su defensa. También en 1566, con la rebelión de los Países Bajos, los mendigos del mar aliados de los ingleses controlaban plenamente el tránsito del Canal. Los corsarios ingleses aprovecharon el conflicto para competir con sus colegas holandeses y franceses en la caza de los navíos españoles, y el comercio español con el Norte tuvo que buscar caminos complicados para subsistir.

La Gran Armada fue considerada en los medios mercantiles españoles como una empresa necesaria para destruir el poderío marítimo británico y limpiar el Canal de corsarios. Las esperanzas resultaron fallidas a la vista del resultado de la empresa. Después de 1588, dueños los británicos de las rutas marítimas, el comercio español por el mar estuvo a su merced mediatisado con permisos y autorizaciones, y si subsistió fue como ha escrito Vázquez de Prada, porque holandeses e ingleses no estaban totalmente de acuerdo y hasta les convenía mantenerlo. Es más, los rebeldes holandeses siguieron prestando servicios a España porque necesitaban dinero.

El conde-duque de Olivares quiso acabar con el comercio y la navegación de los holandeses de España y en octubre de 1624 creó en España un Almirantazgo con la misión de proveer de convoyes armados —nuevamente la correlación entre ambas marinas— para la protección del tráfico comercial español, pero aunque algo se hizo, este Almirantazgo se reveló poco eficaz y los navíos ingleses siguieron cortando las comunicaciones entre España y el norte de Europa y persiguiendo a los pocos barcos que se atrevían a cruzar esa ruta. Para los mercaderes españoles, ese Almirantazgo sin barcos dejaba mucho que desear y si no cumplía su misión específica, en cambio restringía un valioso comercio. Ese “glorioso apogeo”, como se ha escrito en ingenuo triunfalismo, dura poco, y ya a principios del siglo XVII Tomé Cano apunta que en la Marina Mercante “todo se ha consumido y apurado como si de propósito se hubieran puesto a ello”. Razonamiento agravado sobre todo en los reinados de Felipe III y Felipe IV, en que reducida la nación a un comercio corto y pasivo, fueron cayendo en desuso todas

las disposiciones encaminadas al fomento de la navegación y construcción naval y sólo se mantendrá débilmente el privilegio de preferencia de carga para los buques españoles sobre los extranjeros, privilegio ineficaz por otra parte, pues apenas había barcos cargadores que pudieran disfrutarlo.

Es preciso, sin embargo, insistir en que la interrelación entre las Marinas comercial y bélica se mantiene en el siglo XIX en que gracias a las privilegiadas condiciones de nuestra península, tan rica por su clima y sus productos naturales, la Marina Mercante levantó la cabeza tras los graves apuros en que la puso Napoleón. Surgió una Marina Mercante de buques veleros de pequeño tonelaje, que abrió el comercio, con no poca audacia y riesgo, con las nuevas repúblicas americanas, y tras la aparición del buque de vapor mantiene su modesto desarrollo como también lo mantuvieron las construcciones navales, merced a múltiples disposiciones dictadas para su fomento, mientras que al propio tiempo en la navegación se acentuaba el régimen de cabotaje nacional, no sólo dentro de la Península sino con las últimas provincias ultramarinas, lo que conllevaba un mayor y más fructífero despliegue de la actividad comercial marítima.

Pero no sería justo dejar de consignar que en buena parte contribuyó al mantenimiento de este modesto desarrollo marítimo mercantil la nueva organización que en el siglo anterior se había dado a la Marina de Guerra, encaminada a dotar al Estado de elementos propios para el servicio del mar, y denominando ya “Real Armada” a las fuerzas marítimas del país, cuyos efectivos se producían en los arsenales de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, lo que evitó los frecuentes y nocivos embargos de buques de la Marina Mercante, que con grave perjuicio para ella verificaba el Estado cada vez que tenía que acometer una empresa marítima militar y se encontraba sin medios para ella. A la obtención de tales medios contribuyó poderosamente en la segunda mitad del siglo XVIII toda la industria nacional, que se bastaba para el aseguramiento de los armamentos navales, y muy especialmente la industria siderúrgica, que en las provincias vascongadas principalmente alcanzaba un empuje cada vez más creciente.

Entonces pareció que la Marina Mercante podía pasarse sin la Marina Militar, pero aquí dejó hablar de nuevo al capitán Ricart y Giralt, cuando dice textualmente: “Vana ilusión que un hecho muy notable de aquellos tiempos vino a demostrar.” Y se refiere al tratado de derecho de visita firmado entre España e Inglaterra en 1835 para combatir la trata de negros, y que sólo sirvió para matar en sus principios el comercio que habían establecido dos firmas comerciales de Barcelona con Fernando Poo, pues como España no tenía escuadra, no pudo levantar la voz reclamando y actuando contra los arbitrarios apresamientos que con el pretexto del convenio, hacían las fragatas inglesas de los buques mercantes españoles.

Volvió a entenderse nuevamente —aunque las penurias temporales dificultara su aplicación— que el poder naval es la muestra genérica de la exteriorización de la política marítima, y que la Marina Mercante forma parte del mismo en cuanto es expresión de un componente de buques capacitados

para el transporte de toda clase de productos y personas y los elementos necesarios para garantizar su mantenimiento y explotación. Ciertamente es que la simple mención del vocablo “poder naval” predispone en su contra a mentes pusilánimes o derrotistas, pero no hay nada de belicismo en su auténtico significado. El poder naval es tan necesario en la paz como en la guerra, y si en ésta la Marina Mercante se convierte en una importante reserva estratégica de las fuerzas navales, es en la paz el elemento impulsor de una trascendente actividad laboral, cuya potenciación se hace indispensable y cuyos parámetros están determinados por las reglas de la economía de mercado y se construyen sobre la base del libre juego de la oferta y la demanda.

Desde el punto de vista político, la Marina Mercante no tiene como única misión el mantenimiento de los lazos comerciales con el extranjero, sino que constituye una eficiente arma para la defensa nacional, sobre todo en los casos en que la colaboración con la Armada se impone necesariamente. Todavía circulan viejas litografías de aquellos aguerridos capitanes, Deschamps, Montserrat, Gutiérrez Cuba, que traían correos, noticias y alientos patrios a las tierras lejanas de Cuba y Filipinas, después de burlar hábilmente el bloqueo norteamericano y arrostrar peligros sin cuento, para encontrar una contrapartida en los jóvenes pero barbudos comandantes de aquellas frágiles cañoneras que tanta historia hicieron, “Constancia”, “Animosa”, “Concordia”, que protegían con poco más que una levita azul turquí galoneada y una infantil artillería primaria los panzudos cascos de los navíos comerciales en acoso siempre de piratas, moros o tagalos... Pero toda esta magnífica cooperación, este encomiable espíritu de sacrificio, se estrellaba, burocracia adentro, en la “polivalencia administrativa”, que ni era buena para la Armada ni menos aún para la mercante. Piénsese en lo que escribía Ricart y Giralt en “Vida marítima” en 1902. Al referirse concretamente a la Junta Consultiva, creada como aparato ortopédico para una terapia de urgencia, tras el derrumbamiento naval de fin de siglo, y sobre la que se responsabilizaban los problemas inherentes a la Marina Mercante, dice así: “La citada Junta Consultiva se compone de muchas personas que representan todas las clases de personal marítimo y todas las manifestaciones de la navegación y pesca; es una Junta tan nutrida, que según mi modo de verlo es en exceso, y como si no fuera bastante, han pedido tener un vocal en la misma, diferentes cámaras de comercio y una vez abierto este pestillo, será difícil negar la misma representación a los Consejos Provinciales de Industria y Comercio, a las Sociedades Económicas de Amigos del País, a los Centros de la Beneficencia, y de eslabón en eslabón también veremos con voz y voto a algún representante del Instituto Agrícola, a otro representante del Consejo de Sanidad y también a algún reverendo señor obispo y canónigo que representando al Ministerio de Gracia y Justicia, nos dé la absolución *in articulo mortis* por el peligro grave que corre la pobre Marina Mercante, administrada por tanta gente, que *no es del oficio*.” Frases que escritas hace casi noventa años no han perdido su valor premonitorio.

Dije al comienzo de esta conferencia, que trataría de hacer un recorrido

emocional a través de la vinculación que a lo largo de buena parte de la historia patria han tenido las dos Marinas, no siempre bien entendida y valorada, y precisamente en los momentos en los que se propende a una reforma a fondo de la administración marítima —y ya nos habló de ello Rafael Lobeto— acorde con el signo y política de los tiempos. Creo haber cumplido mi cometido “sin cargar tintas” o “quitar hierro”. La enorme importancia que para la economía, factor básico del quehacer político, tiene la Marina comercial implica la necesidad de que cuente con una amplia organización administrativa que se encargue de dirigirla, ampararla y naturalmente administrarla. Varios han sido los Ministerios que han regido la Marina Mercante desde que en España se implanta el sistema ministerial; la mayoría de las veces dependiendo de la cartera de Marina, pero con trasvases a partir de la segunda república a Ministerios enteramente civiles como Comercio, Agricultura y Pesca y actualmente Transporte, Turismo y Comunicaciones. La dilatada permanencia de la Marina Mercante española dentro de los organismos de la Armada y sujeta por tanto al son de sus reformas orgánicas no le permitió durante el siglo XIX, y en buena parte de éste, poseer una plena independencia funcional —cuyos defectos o virtudes no van a ser analizados aquí—, pero que indudablemente la sometió a un continuo desfile de ministros que pretendían imponer a veces encontrados criterios y que se tradujo en el dictado de una abundante, contradictoria y, en general, poco eficiente legislación en la que a la Marina Mercante no se le prestaba siempre la atención debida. Esto comportó —y era lógico— cierto malestar en los marinos civiles, azuzado también por determinadas connotaciones políticas, pero cuando parecía inminente un primer trasvase decimonónico al Ministerio de Fomento, a petición de los navieros de Bilbao, desde el marco del Congreso de Geografía Mercantil y Colonial celebrado en Madrid en 1883, la propuesta fue rebatida por la Asociación de Navieros de Barcelona, y concretamente su presidente Beltrán y Rozpide se pronunció en un prolijo dictamen en que los asuntos de la Marina Mercante quedaran dentro del marco del Ministerio de Marina. En el dictamen podían leerse frases como las siguientes: “Los servicios marítimos encargados a la Marina de Guerra son una garantía para la mercante y la experiencia ha demostrado que nadie podría conocer y servir mejor que ella las condiciones de actividad que reclaman aquellos servicios, que han tenido, por otra parte, en nuestras Comandancias de Marina constantemente un carácter de moralidad y de honradez que enaltece a los dignos oficiales que la han desempeñado.”

La Marina Mercante quedó pues vinculada en las tres primeras décadas del siglo en curso al Ministerio de Marina, con un esquema dispositivo que sufriría algunas alteraciones, sobre todo a raíz de la nueva filosofía implantada por las famosas Leyes Marítimas de Maura, más pronunciadas en los años de la dictadura de Primo de Rivera o con reformas más drásticas en la dictablanda de Berenguer. Después la segunda República española impulsó un serio programa reformista que lógicamente tenía que afectar muy directamente a la Marina Mercante, con la implantación de una subsecretaría

de carácter exclusivamente civil, y la creación de un Cuerpo de Servicios Marítimos que en su mayor parte fue cubierto por marinos de guerra, aunque la aparición de una subsecretaría “desmilitarizada” fuera recibida con satisfacción en los medios políticos del nuevo régimen, que veían en este modelo de organización para la Marina Mercante nacional un factor progresivo para su mejor desarrollo. Pero es curioso que al fijar su ubicación el propio ministro don José Giralt, la radicara en el propio Ministerio de Marina, no dejando de reconocerse por medios del sector “que la Marina Civil en el Ministerio de Marina, había logrado el rango de subsecretaría, mientras que enmarcada en otro Ministerio es posible que no hubiera merecido siquiera el rango de sección y hubiera quedado relegada a las funciones propias de un negociado y la pesca a las de un Auxiliar”, reconociéndose en el ministro Giralt un mérito sobresaliente en la apreciación de las relaciones íntimas que deben unir a las dos Marinas, teniendo la razón de existir una en la otra; siendo la una la principal salvaguardia de la otra; constituyendo la pesca el origen común de las tripulaciones de ambas y siendo la misma la industria de la construcción que las crea y las demuele. Y esto, señores, es de no poco mérito, en los tiempos en que corrían.

El viejo capitán Ricart ya presentía hace un siglo que en la organización marítima de las naciones se avecinaba un cambio radical, una verdadera revolución, aunque en los momentos en que escribía sus bien trazados artículos los intentos no pasaran de tímidos tanteos. Con palabras suyas voy a terminar esta conferencia, en la que a través del túnel del tiempo se pueden observar como vigentes, las señas de identidad de una instrumentalización afectiva. “La organización de la Marina en sus dos ramas —dice don José— precisamente por ser hoy más científica que antes (y estamos hablando justamente de hace un siglo) permite una sencillez mayor. Hay que crear una Marina nacional con sus divisiones muy claras, militares, comerciales e industriales; ramas de un mismo tronco, alimentadas con la savia rica y vivificadora del amor a la Patria... He aquí por qué entiendo que si las dos Marinas, mercante y militar, forman a manera de dos cuerpos, a éstos sólo cabe un alma, que es la independencia económica de la nación, fundamento de su independencia política sin la cual no hay Patria... Unanse pues estos elementos marítimos sin distinción de militar y mercante para levantar a nuestra pobre España tan combatida por las recientes desgracias externas (se está refiriendo al desastre del 98) como maltratadas por malos hijos que, cobardes, reniegan de ella por verla caída. Ambas Marinas tienen que marchar unidas en esta santa labor; una de ellas trabajando para conquistar riqueza y la otra siendo su guardiana y defensora.”

Cien años más tarde, desde puntos de vista actualizados, convergentes en lo sustancial, divergentes en lo accesorio o anecdótico, pueden seguirse logrando a través de un esfuerzo común animoso y mantenido, afinidades que no han sido sólo huella sobre el tiempo. Desde la misma esquina del siglo XXI, y ante la perspectiva histórica de cuanto hay que recorrer, nada mejor que enaltecer el recorrido con la memoria y homenaje de esas dos insti-

tuciones que supieron convivir y comprenderse, y cuyos hombres se movieron —y aún se mueven— en la experiencia y frente a la esperanza.

Voy a terminar. Creo que a través de este modesto análisis. Evidentemente Marina Mercante y Armada no son términos contrapuestos ni contradictorios, aunque haya quien se empeñe en ello. Y es que generalmente la gente de mar, ya sea por su poca permanencia en puerto, con itinerarios y derrotas distintas, ya sea también por el carácter franco y de hermandad que se adquiere en la vida marítima, hace que sea poco amiga de polémicas particularmente públicas; así es que callada siempre, todo el mundo se cree con derecho a juzgarla a la medida de su gusto, alabándola y llevándola a las nubes cuando se tercia o calumniándola e infamándola sin motivo. Esta es quizá la causa de que la Marina Mercante, primera fuente de riqueza en un país de las condiciones que reúne España, se halle combatida por tantos y tan pocos elementos antimarítimos. Y tres cuartos de lo mismo hay que decir de la Armada, tan sojuzgada y matizada por tanto estrategia de café. Pero no caerá en el olvido la historia de un esfuerzo común y compartido, así como el recuerdo del paso de unos hombres excepcionales por su valor y su pericia náutica, que honraron a las marinas a las que sirvieron y que hoy son ya patrimonio imperecedero de la historia patria.



# LA MARINA MERCANTE Y SU PROFESIONALIZACION

Joaquín BUELGA GARCIA  
Presidente del COMME

## LA MARINA MERCANTE Y SU PROFESIONALIZACION

Hablar de la Marina Mercante y su profesionalización en estos momentos que nos toca vivir sería sencillo si escuchamos las sirenas grises comunicándonos que no habrá Marina Mercante y, por tanto, sobraría la segunda parte.

Contra esos pronósticos vamos a mantener que sí habrá Marina Mercante, que habrá empresas y marinos (Administración Marítima tiene garantizada la supervivencia).

Intimamente ligados con la profesionalidad están los conceptos de la formación y el adiestramiento; por ello, a lo largo de esta intervención haremos referencia a estos conceptos y su situación, sobre todo, en las flotas europea y española. Trataremos también de establecer conclusiones y alguna prescripción.

## FORMACION DE OFICIALES Y TRIPULANTES EN EUROPA

Los países europeos disponen de varios sistemas de formación y adiestramiento de Oficiales y tripulantes financiados por los Estados y las empresas navieras según diferentes criterios. Entre los Oficiales de Puente y Máquinas no existen grandes diferencias en cuanto al tiempo de formación ni a los costes.

### Formación de Oficiales de Puente y Máquinas

Los costes de formación son sufragados por el marino, el armador y el Estado.

- *Bélgica*

- Sistema de Formación

- Certificado básico de competencia: 3 años académicos.

- Tiempo de mar efectivo: 2 años.

- Título de 2.º Oficial: 1 año académico.

- Tiempo de mar efectivo: 1 año.

- Examen para el Título de 1.º Oficial.

Tiempo de mar efectivo: 2 años.  
Examen para el Título de Capitán.

— Costes

A cargo del Estado. El alumno paga las matrículas, libros y uniforme; total aproximado de 5.000 francos belgas.

El armador no paga períodos de licencia para certificados posteriores ni ningún otro coste.

• *Dinamarca*

— Sistema de Formación

Escuela de Náutica: 21 meses.

Tiempo de mar efectivo: 12 meses.

Tiempo de mar efectivo: 12 meses.

(como 1.<sup>er</sup> Oficial).

Título de Capitán.

— Costes

Todo a cargo del Estado.

• *Francia*

— Sistema de Educación

Formación básica en la Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Alumno: 2 meses.

Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Alumno: 2 meses.

Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Alumno: 10 meses.

Título de Oficial

Tiempo de mar efectivo como Oficial: 10 a 22 meses.

Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Oficial: 24 a 36 meses.

Título de Capitán.

— Costes

Costes de formación a cargo del Estado. El armador paga los salarios, manutención, etc., durante el período de Alumno en Prácticas. Esto supone unos 96.000 francos franceses, sin contar gastos de viaje. El Estado compensa con 29.700 f.f. más el 50% de los gastos de viajes.

Se da una excepción a lo mencionado cuando un subalterno quiere hacer la carrera de Oficial. En este caso el marino percibe entre el 80% y el 100% de su sueldo base durante el período académico, si se acepta su solicitud. Otros gastos por cuenta del alumno, durante toda la carrera.

• *Alemania Federal*

— Sistema de Formación

Escuela Náutica: 36 meses.

Tiempo de mar efectivo: 48 meses.

Tiempo de mar efectivo como Oficial de Guardia: 24 meses.

Título de Capitán.

— Costes

A cargo del Estado. El alumno paga únicamente libros y material. El armador paga los salarios durante las Prácticas a bordo. Los sueldos son entre 568 y 1.642 marcos alemanes al mes. El armador no abona cantidad alguna por los permisos para obtener certificados posteriores.

• *Grecia*

— Sistema de Formación

No disponible.

— Costes

En parte a cargo del armador. Su contribución varía en función del Registro Bruto de los barcos. Puede ser de 25.000 dracmas al mes para buques entre 3.000 y 5.000 TRB o 50.000/mes para buques entre 10.000 y 20.000 TRB.

• *Italia*

— Sistema de Formación

Escuela de Náutica: 40 meses (3.<sup>er</sup> Oficial).

Tiempo de mar efectivo: 18 meses.

Escuela de Náutica: 6 meses (2.<sup>o</sup> Oficial).

Tiempo de mar efectivo: 30 meses.

Escuela de Náutica: 6 meses.

1.<sup>er</sup> Oficial/Título de Capitán.

— Costes

A cargo del Estado. El alumno paga algunos impuestos, libros y matrículas. El armador abona los salarios, etc., durante los 18 meses de Prácticas a bordo (alrededor de 1,5 millones de libras mensuales).

• *Holanda*

— Sistema de Formación

Hay dos sistemas, un curso ordinario y un curso integrado. El curso ordinario es:

Escuela de Náutica: 24 meses.

Tiempo de mar efectivo: 12 meses (3.<sup>er</sup> Oficial).

Escuela de Náutica: 12 meses (2.<sup>o</sup> Oficial).

Tiempo de mar efectivo: 12 meses.

Escuela de Náutica: 12 meses (Título de Capitán).

El curso integrado es:  
Escuela de Náutica: 24 meses.  
Tiempo de mar efectivo: 12 meses.  
Escuela de Náutica: 12 meses.

De aquí en adelante el tiempo de mar efectivo se lleva a cabo para obtener el Título de Capitán, excepto un Curso de Dirección de 6 semanas, sin examen.

- *Reino Unido*

- Sistema de Formación

- El adiestramiento básico consiste en navegar como Alumno durante 42 meses:

- Escuela de Náutica: 12 meses.

- Tiempo de mar: 30 meses (incluido vacaciones).

- Escuela de Náutica: 6 meses (Título Clase 2).

- Tiempo de mar efectivo: 18 meses.

- Escuela de Náutica: 6 meses (Título Clase 1).

- Costes

- Durante las Prácticas, el armador abona las matrículas, tasas de examen y algunos materiales escolares. Además, el Alumno percibe alrededor de 300 libras mensuales durante todas las Prácticas.

- Otros gastos a cargo del armador son los de viaje, etc., que suponen unas 1.400 libras durante las Prácticas.

- Para posteriores certificados el armador paga los periodos de permiso que se compensan con las horas extras del Oficial. El Alumno abona las matrículas y tasas de examen (360, 240 o 425 libras; títulos Clase 2/Clase 1).

- *Finlandia*

- Sistema de Formación

- 9 meses de escuela más 1 año de tiempo efectivo de mar o 24 meses de tiempo efectivo de mar.

- Escuela Náutica: 24 meses.

- Tiempo de mar efectivo: 18 meses (Título de 1.<sup>a</sup> Clase).

- Tiempo de mar efectivo: 18 meses.

- Escuela Náutica: 20 meses (Título de Capitán).

- Costes

- A cargo del Estado. El Alumno paga material escolar y libros.

- No se abonan los permisos para certificados posteriores. Tampoco abona ningún otro gasto el armador.

## Cursillos para Oficiales de Puento

- *Bélgica*

- Cursillos

- Gaseros: 1 semana.

- Quimiqueros: 1 semana.

- COW/gas inerte: 1 semana.

- Costes

Permiso retribuido. El armador abona los cursos, alrededor de 50.000 francos belgas cada uno.

- *Dinamarca*

- Cursillos

- ARPA: 4 días.

- Contra Incendios: 2 días.

- Mercancías Peligrosas: 3 días.

- Petroleros: 4 a 5 días.

- Costes

Permisos retribuidos a cargo del armador. Los precios de los cursillos varían entre 4.000 y 1.100 coronas danesas; en algunos casos lo paga el marino.

El cursillo de Seguridad en Buques Petroleros lo abona el Estado.

- *Francia*

- Cursillos

- Informática a bordo: 1 semana.

- Simulador de Radar: 1 semana.

- Primeros Auxilios: 2 semanas.

- Gaseros: 1 semana.

- Quimiqueros: 1 semana.

- Inglés Marítimo: 5 días.

- Costes

Permisos retribuidos a cargo del armador. El coste para el mismo varía entre 1.500 francos franceses para el curso de Inglés y 4.200 francos franceses para el de Simulador de Radar. El armador también abona los gastos de viaje y alojamiento (unos 6.000 francos por un curso de 2 semanas).

- *Alemania Federal*

- Cursillos

- Radar: 7 días.

- Maniobra: 3 días.

- Seguridad del Buque/Contra Incendios/Ejercicios de Botes: 21 días.

— Costes

Los primeros dos cursos, el armador retribuye el permiso. El coste para el armador, excluyendo salarios, es de 133 marcos y 7.500 marcos respectivamente. El último curso es a cargo del Estado, incluyendo salarios.

• *Italia*

— Cursos

Contra Incendios: 6 días.  
Supervivencia en la mar: 4 días.  
Primeros Auxilios: 5 días.  
Radar Básico: 10 días.  
ARPA: 5 días.  
Seguridad en Petroleros: 12 días.  
Automática del Buque: 23 días.

— Costes

Todos los costes de los cursos a cargo del armador. También los permisos retribuidos y el coste real de los cursos, variando entre 0,5 millones de liras por el de Primeros Auxilios y 1,4 millones de liras por el de Contra Incendios hasta 2,8 millones de liras por el de Automática.

• *Holanda*

— Cursos

Radar Básico: 14 días.  
ARPA: 14 días.  
Simulador/Maniobra/Petroleros/STCW/COW: 1 semana.  
Químicos: 1 semana.  
Gaseiros: 1 semana.

— Costes

Los dos primeros cursos se celebran en las Escuelas de Náutica y no suponen gasto al armador.

Los restantes cursos, a cargo del armador. Por ejemplo, permiso retribuido y 2.000 florines por curso.

• *Portugal*

— Cursos

Simulador de Radar: 2 semanas.  
Contra Incendios: 1 semana.  
Radiotelefonista.

— Costes

Permiso retribuido los dos primeros cursos. Las matrículas, a cargo del Estado.

- *Reino Unido*

- Cursillos

- Seguridad en Petroleros: 5 días (crudo, químicos, gas).

- (\*) Control de Navegación: 10 días.

- (\*) Sanitario: 5 días.

- Seguridad para Oficiales: 5 días.

- Simulador: 5 días.

- ARPA: 3 días.

- (\*) Contra Incendios: 4 días.

- Costes

- En general, el armador retribuye el permiso. Además abona los cursos, que varían entre 30 libras para ARPA y 170 libras para el Sanitario. También paga los gastos de viaje y alojamiento.

- *Finlandia*

- Cursillos

- ARPA: 4 días.

- Simulador: 5 días.

- Petroleros, STCW, R.S.: 5 días.

- Quimiqueros: 5 días.

- Gaseros: 5 días.

- Gas Inerte y COW: 4 días.

- Contra Incendios: 3 días.

- Mercancías Peligrosas: 5 días.

- Salvamento en la mar: 5 días.

- Informática, básico: 5 días.

- Operador de Radio: 10 días.

- Costes

- Generalmente el armador retribuye el permiso. Las matrículas, a cargo del Estado, salvo una cantidad residual a cargo del armador, entre 100 y 200 coronas por curso.

## Adiestramiento de Subalternos

- *Bélgica*

- Sistema

- 2 períodos de 3 meses de formación teórica.

- 2 períodos de 6 meses de mar.

- Costes

- La formación en tierra, básicamente a cargo del Estado. En este período se perciben los salarios normales.

---

(\*) Obligatorios.

- *Dinamarca*
  - Sistema  
Curso de 5 meses.
  - Costes  
A cargo del armador o del marinero.
- *Francia*
  - Sistema  
9 meses de adiestramiento previo al embarco. (Certificado de Aptitud Marítima).
  - Costes  
A cargo del Estado.
- *Alemania Federal*
  - Sistema  
Curso de 6 semanas sobre Seguridad del Buque.
  - Costes  
A cargo del armador por medio de las cuotas de Seguridad Social.
- *Italia*
  - Sistema  
Según los armadores no hay cursos.  
Según los sindicatos hay un curso de marinero de 6 meses, seguido de Certificado de Contraamaestre, con una duración total de 15 meses.
  - Costes  
Según los sindicatos, todos los costes a cargo del marinero.
- *Holanda*
  - Sistema  
1 año a bordo. También un curso de 4 años, de los cuales los 2 primeros son de formación general. Ambos son voluntarios.
  - Costes  
A cargo del Estado.
- *Portugal*
  - Sistema  
Curso de marinero, 8 meses de estudios.
  - Costes  
A cargo del Estado.
- *Reino Unido*
  - Sistema  
Para mozos y limpiadores, curso de 13 semanas; para marmitones, curso de 11 semanas en una Escuela Marítima. Cada alumno está una semana a bordo de un Buque Escuela de 160 TRB, como parte del currículum.

— Costes

La Escuela se financia por los armadores y el Estado. Los costes anuales para los armadores son de 310.000 libras por año.

- *Finlandia*

— Sistema

“Certificado de Marinero”. El período de formación es entre 9 y 18 meses, dependiendo de la educación básica del estudiante.

Certificados de Marinero Preferente y Contra maestre después de períodos de embarco. También a través de períodos de embarco y cursos se obtienen los certificados.

— Costes

A cargo del Estado.

### Cursillos para Subalternos

- *Bélgica*

— Cursillos

Subalterno de Cubierta: 3 semanas.

Marinero Preferente: 4 semanas.

Contra maestre: 3 semanas.

Natación: 1 semana.

Contra Incendios: 3 días.

Gas: 3 días.

— Costes

Permiso retribuido para los cursos de Marinero Preferente, Contra maestre y Natación. Todos los costes a cargo del armador y el Estado conjuntamente.

- *Dinamarca*

— Cursillos

Entrenamiento básico: 70 días. (A cargo del Estado).

— Costes

Las matrículas, a cargo del tripulante. El armador financia el Buque Escuela “DENMARK”.

- *Francia*

— Cursillos

Especialista en Fuego: 12 días.

— Costes

Permiso retribuido por el armador.

Coste aproximado, 3.000 francos.

- *Alemania Federal*

- Cursillos

- Seguridad del Buque; Contra Incendios y Ejercicios de Botes: 6 días.

- Costes

- No se retribuye el permiso, aunque de hecho el armador paga contribuciones específicas a la Seguridad Social.

- *Holanda*

- Cursillos

- Contra Incendios: 2 días.

- Costes

- Permiso retribuido por el armador. El coste del curso para el armador es de 680 florines.

- *Portugal*

- Cursillos

- Contra Incendios: 1 semana.

- Primeros Auxilios: 1 semana.

- Costes

- Permiso retribuido para el armador. El coste de los cursillos, a cargo del Estado.

- *Reino Unido*

- Cursillos

- Marinero: 5 días.

- Embarcaciones de Supervivencia: 10 días.

- Costes

- Permiso retribuido por el armador. Las matrículas, a cargo del Estado o del armador (50 a 100 libras, aproximadamente).

- *Finlandia*

- Cursillos

- Manejo de la Carga: 10 días.

- Contra Incendios: 2 días.

- Costes

- Permiso retribuido por el armador. Los costes de los cursos, mayoritariamente a cargo del Estado.

## **Resumen**

En general, el armador no se hace cargo de los costes de formación de los niveles básicos; excepto el Reino Unido en los casos de los Programas de

Alumnos, que duran unos 42 meses. En este período, el armador realiza una contribución económica alta.

En los cursillos para Oficiales el permiso es retribuido generalmente por el armador, al igual que los costes de los cursillos.

## **LA FORMACION DE OFICIALES Y TRIPULANTES EN ESPAÑA**

A lo largo de los últimos cinco siglos las enseñanzas de náutica en nuestro país han atravesado diversas etapas en las que experimentaron enfoques diferentes. Refiriéndonos a épocas recientes, el actual Plan de Estudios de la Carreras de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica fue aprobado por Orden del Ministerio de Educación y Ciencia de 18 de octubre de 1977.

Los títulos académicos se contemplan en el R.D. 2.841/1980 de 4 de diciembre.

Los títulos profesionales están regulados por el R.D. 2.061/1981, de 18 de septiembre.

Anteriormente, por Decreto de Presidencia del Gobierno 1.439/1975, de 26 de junio, las enseñanzas se establecieron en dos ciclos, al igual que otras carreras universitarias.

El desarrollo de las carreras, tanto desde el aspecto académico como profesional, sigue los pasos expresados en los esquemas.

En la actualidad, coincidiendo con el proceso de Reforma de las Carreras y Títulos Universitarios, después del cambio de dependencia de los estudios náuticos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones al Ministerio de Educación y Ciencia, las tres carreras de Marina Civil están expresando una nueva remodelación.

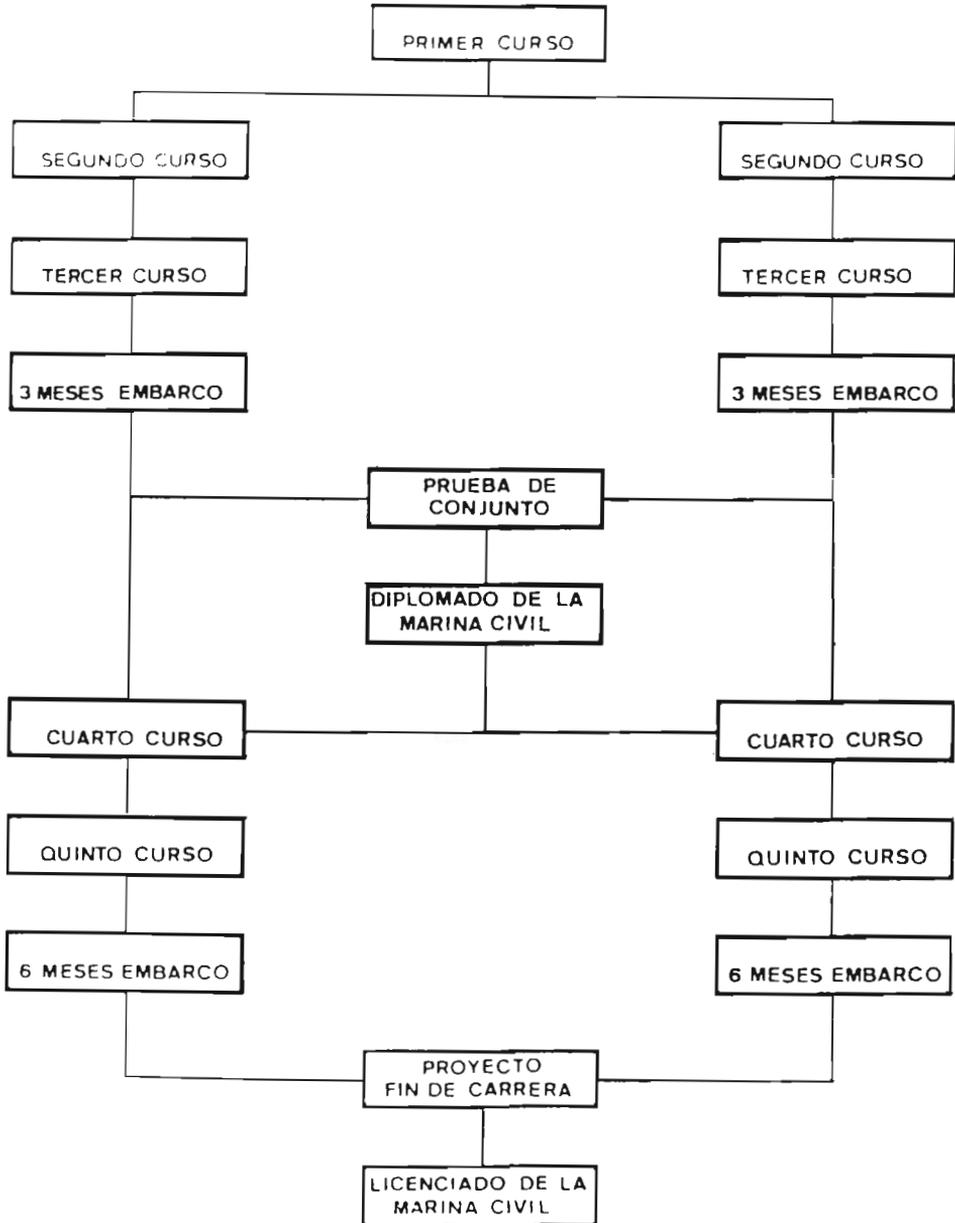
Una vez integradas las Escuelas Superiores de la Marina Civil, los marinos han entrado a formar parte de la vida universitaria. Ello supone abordar situaciones y problemas propios de cualquier período transitorio que la planificación, el esfuerzo y la paciencia harán posible superar con buenos resultados.

El balance a corto plazo será positivo sin duda. El nuevo enfoque que se dará a las carreras propiciará la necesaria unión entre ámbito marítimo y Universidad; unión de la que ambos protagonistas, y el conjunto mismo de la sociedad, obtendrán los beneficios que trae consigo el estudio y la investigación, redundando en el progreso del país.

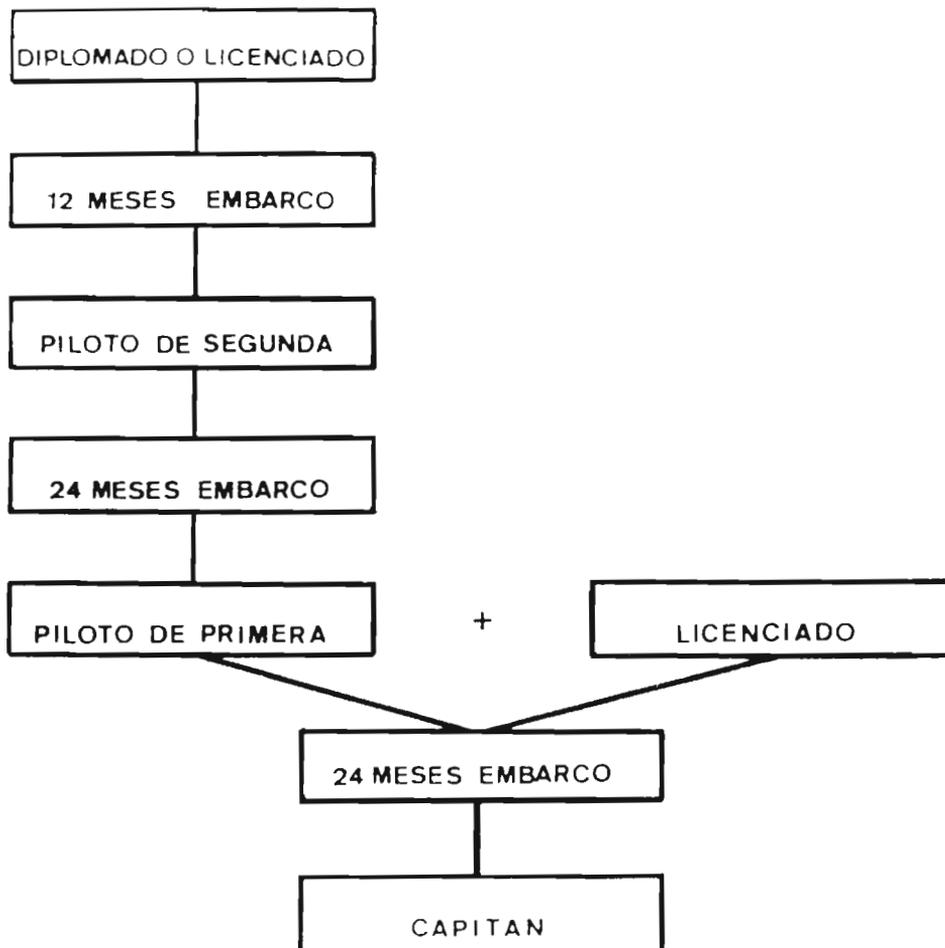
### **Cursos de Especialidad para Oficiales**

De modo similar a otros países europeos, en España existen los Cursos de Especialidad, que dirigidos a los profesionales contribuyen a la actualización y reciclaje de conocimientos.

## ORGANIGRAMA DE ENSEÑANZAS NAUTICAS



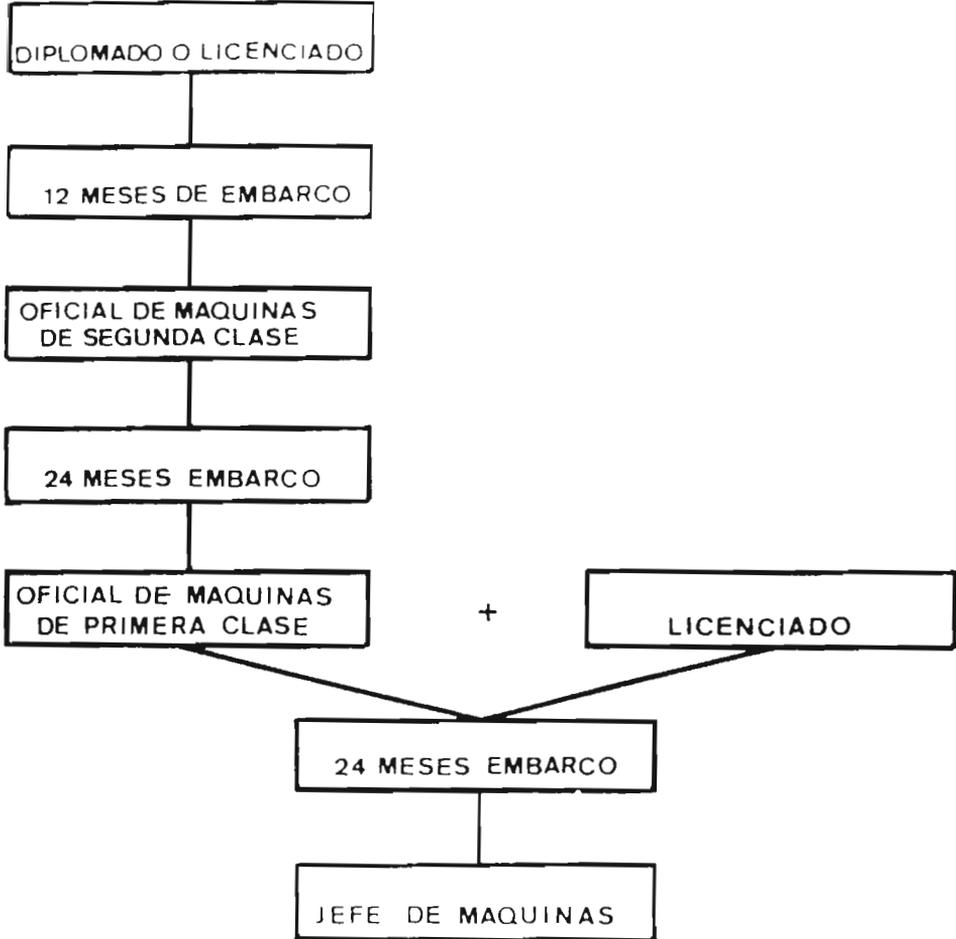
ORGANIGRAMA DE TITULOS PROFESIONALES  
SECCION NAUTICA



SECCION PUENTE

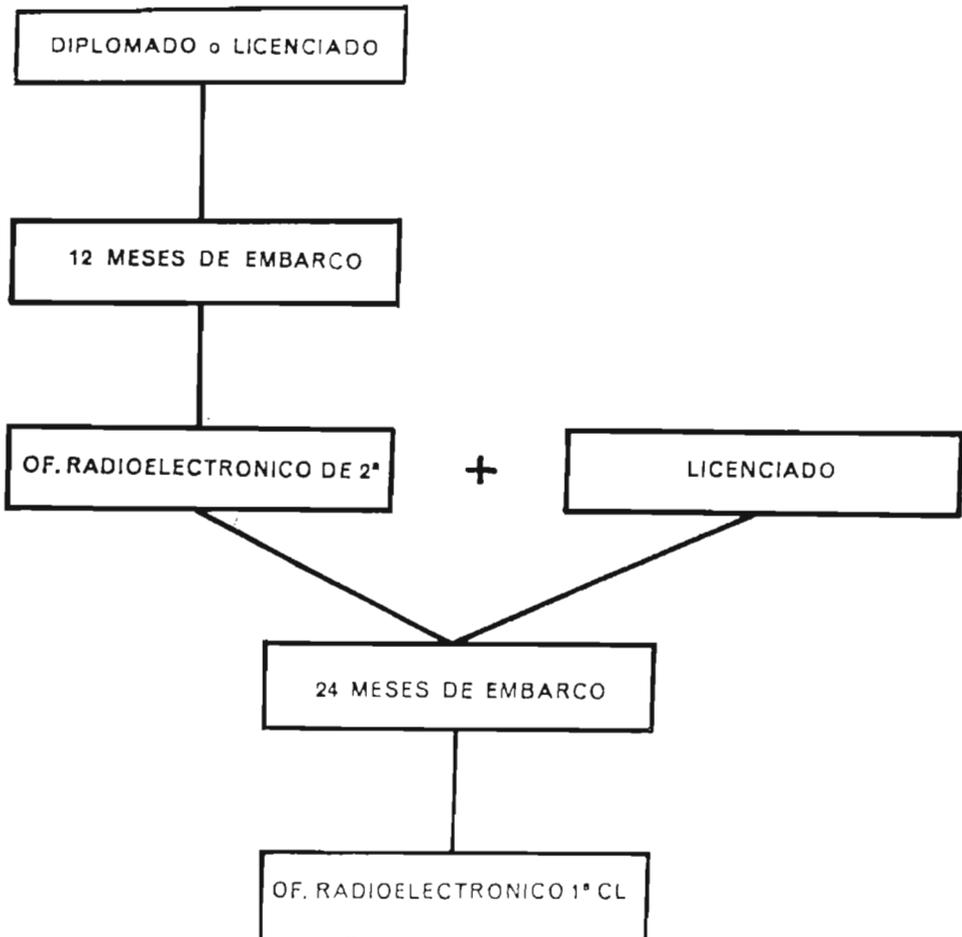
ORGANIGRAMA DE TITULOS PROFESIONALES

SECCION DE MAQUINAS NAVALES



SECCION MAQUINAS

ORGANIGRAMA DE TITULOS PROFESIONALES  
SECCION DE RADIOELECTRONICA



Estos cursos, en número de 7, y en expectativa de una nueva y próxima regulación son los siguientes:

- Operador Radiotelefonista.
- Observador de Radar.
- Observador de Radar de Punteo Automático.
- Especialidad para Buques Petroleros.
- Manipulación de Gas Inerte y Lavado con Crudo.
- Buques Tanque para el Transporte de Productos Químicos.
- Buques Tanque para el Transporte de Gases Licuados. También: Lucha Contra Incendios.

A pesar del máximo nivel de las enseñanzas en las carreras y de los cursos de especialidad mencionados existen condicionantes que demandan más formación, como veremos más adelante.

### **Formación de Subalternos**

En cuanto a los tripulantes de los buques, los planes de formación no cubren las necesidades reales que precisa una flota segura y competitiva. El Instituto Social de la Marina y otras entidades imparten varios cursillos, aunque es preciso un nuevo tratamiento de la formación con la finalidad de conseguir unos objetivos globales cualitativos y cuantitativos. Quizá buena parte de las carencias serán cubiertas si se da debido cumplimiento a la reciente Orden del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones que establece la obligatoriedad de impartir a la casi totalidad de los tripulantes de los Cursos de Contraincendios y Supervivencia en la Mar, ambos en nivel 1 y 2.

El objetivo en cifras no lleva a formar más de 90.000 personas durante los próximos cinco años. Estas medidas constituyen, desde luego, un avance óptico en el campo de la formación y la profesionalización de las flotas mercante y de pesca.

## **NIVELES PROFESIONALES EN LAS FLOTAS**

### **Flota Mundial**

Durante las últimas décadas, la fuerte implantación conseguida por las banderas de conveniencia y la aparición de diferentes modalidades de registros libres han producido descensos tan profundos en la formación de Oficiales y tripulantes, y por tanto, en la profesionalidad, que ni la actividad de la OMI ni las inspecciones de los países pueden garantizar condiciones aceptables de seguridad. Los riesgos potenciales a bordo, en los puertos y en la mar son cada vez más elevados. Estas afirmaciones se constatan a poco que se haga un repaso de los accidentes ocurridos en los últimos tiempos.

No obstante, dada la carencia de una acción coordinada de los países avanzados en el sentido de aplicar la ley e impulsar y exigir niveles de formación, adiestramiento y profesionalidad, los países en desarrollo y los buques de banderas "sui generis" continúan su carrera ascendente en detrimento de las flotas tradicionales. Se está abocando un proceso de marginalización del ejercicio profesional a bordo.

### **Flota europea**

La flota de los países marítimos de Europa ha descendido aproximadamente a la mitad en la última década. De hecho, ha pasado de tener una cuota del 30% de la flota mundial a sólo un 15% en la actualidad.

Paralelamente a la disminución del número de buques se han perdido unos 150.000 puestos de trabajo. Otro dato preocupante es la disminución de estudiantes en las Escuelas de Náutica en la CEE. A corto plazo, algunos países no dispondrán de Oficiales suficientes.

### **La Flota española**

De forma similar a la trayectoria de la flota europea, la española ha perdido la mitad de sus unidades en la última década. Las diversas estadísticas disponibles cifran en poco más de 400 el número de buques. En cuanto a los profesionales, al igual que sus colegas de los restantes países de la CEE, han perdido sus puestos de trabajo o enfocado su vida profesional hacia otros horizontes. Este panorama gris y las poco halagüeñas expectativas que ofertan las flotas están causando una fuerte regresión en el número de estudiantes en nuestras escuelas.

Y todo ello ocurre, precisamente, cuando los niveles académicos y profesionales alcanzan mejores posiciones.

## **PROFESIONALIDAD Y FORMACION**

La era de la información en la que estamos inmersos obliga a incrementar los niveles de profesionalidad y formación. El mundo hoy, y principalmente los entornos europeo, norteamericano y japonés viven en la continua práctica de la guerra competitiva y, en consecuencia, los profesionales de los más variados ámbitos están impelidos a un permanente reciclaje de conocimientos. Paradójicamente, en el ámbito marítimo, aunque afectado también por el avance tecnológico, los profesionales están siendo desplazados por otros menos cualificados haciéndose patente esa marginalización de la actividad laboral. La explicación pudiera ser que se ha apostado por una estrategia de abaratamiento de costes por el medio que sea y centrando este plan en los profesionales de la mar principalmente.

¿Qué hacer en estas circunstancias? Podemos seguir la actual trayectoria

descendente hasta dejar a los países europeos con flotas simbólicas y con un reducido número de marinos europeos.

La gravedad de las consecuencias viene dada por la pérdida de un bien estratégico, la Marina Mercante; la carencia de un colectivo humano cuantitativamente significativo y difícilmente recuperable; la ausencia del modo de transporte propio necesario para Europa y la retirada de una posición de predominio tecnológico.

Caben, sin embargo, otras salidas. Una sería apostar por la supervivencia. Y deben hacerlo los Gobiernos, las empresas y los profesionales adoptando una estrategia amplia y común.

Caso de seguir este último camino, procede hablar de profesionalización. En lo que a España se refiere son imprescindibles algunas reflexiones.

Ante todo, sin el compromiso y la participación real del Gobierno y la Administración no se vislumbra la viabilidad de la supervivencia. Constituyen un apoyo imprescindible para la superación de la coyuntura presente. En ese sentido, se pueden concebir esperanzas en base a las iniciativas que empiezan a tomar cuerpo últimamente.

Resta ahora a las empresas y a los marinos participar en la elaboración de esa amplia estrategia y su puesta en marcha.

¿En qué aspectos pueden concretamente colaborar empresas y profesionales? Nos centraremos en aquel que de modo directo influye en la profesionalización.

## El entrenamiento del personal

Con demasiada frecuencia se da por supuesto que la titulación, la profesionalidad y los conocimientos debe traerlos consigo el empleado. Esto, sencillamente, no tiene por qué ser así, y de hecho no lo es. En cualquier caso, hay dos cosas que una empresa no debería obviar:

1.<sup>a</sup>) No le es dado a la empresa elegir entre tener un programa de formación o no tenerlo.

La que no lo tenga sufrirá en su cuenta de resultados.

2.<sup>a</sup>) Un profesional de cierto nivel de responsabilidades debe implicarse en considerables procesos de reciclaje 4 ó 5 veces a lo largo de su vida laboral.

Por estas razones, la empresa está obligada a participar en la formación y entrenamiento de su personal.

La empresa, además de cuidar exquisitamente los conceptos de selección y evaluación de sus recursos humanos, tiene que fijar la atención en dos aspectos de la relación con las personas:

a) El proceso de modificación y adaptación del trabajo y del puesto de trabajo a la capacidad y limitaciones del personal.

- b) El proceso de entrenamiento para el futuro desarrollo del potencial humano en cuanto a: conocimientos técnicos, aptitudes, cambio de aptitudes, información de la empresa y mejora de relaciones interpersonales.

La selección, modificación del puesto de trabajo y el entrenamiento, de los que dispone la empresa y que le posibilitarán el llegar a los objetivos, deben contemplarse en un contexto sistemático de la empresa y en su mutua dependencia. Además, la persona participa también activamente en este desarrollo y trata, por medio de estos procesos, de conseguir por su parte sus propios objetivos para satisfacer sus necesidades.

El esfuerzo de entrenamiento es por lo general una intervención, con unas alternativas proyectadas por la empresa con el fin de mejorar los conocimientos y la capacidad técnicos, de modificar actitudes, afianzar la motivación y mejorar la conducta social y las interacciones entre los empleados. También asienta favorablemente la relación empleado-empresa.

Los objetivos de un plan de entrenamiento son:

- Comunicar la información orientando al empleado en la empresa y en el medio laboral.
- Mejorar los conocimientos.
- Incrementar la capacidad técnica.
- Cambiar actitudes y motivación.
- Mejorar pautas de interacción interindividual.

El entrenamiento correcto y permanente conviene tanto a la empresa como al empleado.

La empresa conseguirá más eficacia, productividad y rendimiento global; la persona podrá enfrentarse con mayor preparación, flexibilidad y eficacia al medio ambiente laboral constantemente cambiante y a los nuevos problemas que aparecen en el puesto de trabajo. Existe también el acicate de las expectativas de mejora personal y ascenso.

La puesta en marcha de un plan de entrenamiento y formación requiere:

1. Análisis de la empresa (recursos, objetivos, tecnología y trayectoria del medio ambiente socioeconómico).
2. Análisis de colaboradores.
3. Análisis de trabajo y del puesto de trabajo (necesidades presentes y futuras del puesto de trabajo).

Se identificarán los objetivos de la empresa a corto y largo plazo y se comprobará la viabilidad de dichos objetivos con las cualificaciones actuales de los empleados. Si el estado actual es insatisfactorio o puede optarse por objetivos de futuro, la puesta en marcha de los programas hará posible modificar esta situación.

Las medidas concretas de racionalización y reestructuración y el cambio

cualitativo de prestación de servicios comporta transformaciones que influyen sobre los puestos de trabajo y el rendimiento de los miembros de la empresa —hasta la cúpula— modificándolos.

En la empresa naviera todo este proceso debe adoptarse teniendo en cuenta a su personal de tierra y de flota procurando una mayor identificación de los colectivos de ambas divisiones. En especial, y ciñéndonos a la flota, el plan de formación y entrenamiento puede tener una continuación individualizada a cada buque complementando áreas concretas a bordo por medio de la cooperación de la oficialidad.

La entrada en vigor de disposiciones legales relativas a formación está poniendo el dedo en la llaga. La expectativa creada, en esa línea, por el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, nos compromete aún más claramente en el proceso de formación. Los marinos mercantes, los ingenieros navales, los ingenieros de telecomunicaciones, etc., tienen ante sí un reto a corto plazo: incorporarse a una Administración Marítima eficaz e integradora que contribuya a situar a España en el lugar marítimo que le corresponde y que desde hace siglos soñamos. Con ello también cooperamos al progreso de la Marina Mercante y su profesionalización. Eso sí, sin escuchar cantos de sirenas que nos anuncian un final definitivo.

# LA ESTRATEGIA DE LAS COMUNICACIONES MARITIMAS

José BLANCO NUÑEZ  
Capitán de Fragata.

Profesor de la Escuela de Guerra Naval

La mar es la mayor de las autopistas, de este postulado arranca la gran importancia de las aplicaciones del poder marítimo. Es mucho más fácil mover una tonelada por mar que por tierra o aire, y no hay nuevas tecnologías que la ciencia de la prospectiva haya sido capaz de ofrecer como recambio a este hecho singular. Además las comunicaciones marítimas son muchísimo más flexibles, por eso la mar sigue uniendo los pueblos y la tierra, con sus fronteras naturales y sus fronteras políticas, raciales y sociales..., la sigue desuniendo.

Yo estoy de acuerdo con quien dijo que España limitaba al norte con Francia, de la cual la separan unos Pirineos que unas veces existen y otras veces no... Pero gracias al Atlántico, España limita con la Argentina o el Canadá y gracias al Mediterráneo y al Atlántico, si lo prefieren limitamos con el mundo entero.

La misión fundamental de una Fuerza Naval es mantener abiertas las líneas del tráfico marítimo propias y negar al enemigo el uso de las suyas. Por lo tanto, la manida expresión **DOMINIO DEL MAR** significa precisamente eso, libertad para el tráfico propio y negación del enemigo, lo cual fue enunciado por Mahan hace ahora 100 años.

Los medios actuales permiten hacer la guerra al tráfico desde el aire, desde la superficie o desde las entrañas del mar. El orden de importancia que le concedemos actualmente a esas amenazas es: submarinos, aviones y buques u otros medios de superficie.

La estrategia marítima a lo largo de la historia ha trazado o diseñado otra figura, aparte de la principal que acabamos de recordar, y es la de dominio negativo del mar. El que no puede asegurar la libertad de sus comunicaciones marítimas ha procurado por lo menos cumplir la segunda parte de la misión fundamental, cual es negar su uso al enemigo, de ahí los corsarios, dignificación de los piratas, de ahí el nacimiento histórico de la protección del tráfico propio conocido como organización de convoyes. Convoyes que en nuestro Imperio se llamaban flotas y eran protegidos por las Escuadras que recibían los nombres de las áreas marítimas en donde ejercían su misión, así la de la Guarda del Estrecho, la de Indias, la de Barlovento, etc.

El ejemplo típico de querer negar al enemigo sus rutas marítimas suele ser la actuación de la marina alemana en la Segunda Guerra Mundial, corsarios de superficie, aviones de la Luftwaffe y sobre todo los submarinos del Almirante Donitz trataron de imponerse al impresionante tráfico que abastecía a la solitaria Inglaterra, cuya vida dependía del gotero de suero

que en su yugular inyectó su fiel aliada los Estados Unidos de América. Al final, como siempre hasta ahora en la Historia, el dominio positivo se impuso al negativo.

Dicen que el General De Gaulle quiso tener submarinos atómicos prescindiendo por completo de la fuerza naval de superficie, por fin parece ser que sus estrategias lo convencieron de que los submarinos tienen que salir a alta mar en aguas propias, en aguas donde el dominio lo ejerza la marina a la que pertenecen esos submarinos y las propias aviaciones, porque de otra manera el salir a alta mar es una aventura quizás estúpida o quizás imposible y volveríamos a ver repetida la figura bloqueadora de Nelson ante Cádiz o de Calder ante El Ferrol.

También sabemos que los rusos, conscientes del problema alemán de falta de dominio de la superficie para sacar en seguridad a sus submarinos a alta mar, han construido y están construyendo, y de momento no han dado ninguna orden de anulación que sepamos y lo que están desguazando es lo más obsoleto, la fuerza de superficie que les posibilite salir de sus difíciles mares Blanco y Negro, uno bloqueado por hielos y la defensa avanzada de la OTAN en el GAP y el otro por los estrechos turcos y la misma defensa que conocemos como flanco sur. En el Báltico lo tienen igual de difícil, pues franquear aquellos estrechos que aprendimos en nuestro bachillerato: Skagerrak, Kattegat, Sund, Gran Bell y Pequeño Bell, si la orillas siguen en posesión de la OTAN y de la neutral pero bien defendida Suecia, es empresa difícil.

De la necesidad de proteger sus bases para procurar los libres accesos a las zonas de operaciones y de lo que aprendieron de los alemanes en la Segunda Guerra Mundial, ha nacido en la doctrina soviética el concepto de santuarios o bastiones, palabras que no necesitan más explicación.

Y si una Marina de Guerra es un producto de buques y bases, la Mercante, que, es la razón de ser de la primera, pues si una nación no tienen flota mercante propia para qué quiere una de guerra o lo que es lo mismo para qué querriamos Guardia Civil de Tráfico si nuestras carreteras estuviesen desiertas, una Marina Mercante decíamos, es la combinación de sus buques con las facilidades portuarias cada día más especializadas como cada día están más especializados los dichos buques.

Así como hoy en día hay Bulkcarriers, petroleros, portacontenedores, buques Roll-on/Roll-off, hay las correspondientes terminales para dichas cargas especializadas y al ofrecerlas al comercio mundial eleva el poder marítimo de una nación y mejora el rendimiento del transporte y obliga también a su defensa. Al igual que definíamos las amenazas para los buques debemos definir también las amenazas de los puertos, la aérea es común, la de superficie es poco probable como también es poco probable ver repetida en un futuro próximo la figura del corsario de superficie tipo "bajo 10 banderas", como explicaba en el número de marzo de este año de la "Revista General de Marina" mi querido amigo y compañero el CF. J. M. Gutiérrez de la Cámara, y nos queda la insidiosa de la mina, la cual se puede sembrar desde

el aire, desde submarinos o desde buques de superficie, aunque creemos mucho más factibles los dos primeros métodos; para anular esta amenaza hay que disponer de las correspondientes flotillas de dragaminas de puerto, costeros y oceánicos. Para anular la aérea, contamos con todo el sistema de defensa aérea nacional, compuesto por redes de alerta previa, aviones interceptores siempre listos para la acción y artillería antiaérea tanto convencional como misilística.

En su libro sobre la estrategia Naval Soviética el padre de la actual Armada de la URSS, Almirante GORSKOV, resume de este modo la importancia del transporte marítimo:

“A través de los mares y los océanos corren las principales rutas del mundo enlazando los continentes. Si trazásemos sobre una carta las derrotas de todos los buques del comercio mundial durante un año, veríamos una a modo de maraña de diferentes rutas con grosores distintos sobre los distintos océanos. Grosos que provienen de niveles diferentes de desarrollo en las economías de los países ribereños, de sus recursos y de los requisitos de los comercios exteriores correlacionados con ellos, las condiciones naturales de la navegación, la economía del transporte marítimo y las situaciones políticas que enlazan a distintos países de diferentes partes del globo son datos particularmente instructivos y causas constantemente relacionadas con las que han conformado históricamente la distribución de los recursos naturales y las fuerzas de producción.

Ante tan clara percepción de lo que es la importancia del tráfico marítimo, RUSIA optó por dejar sus vastas tierras al abrigo de su fuerza disuasoria de misiles balísticos intercontinentales y de sus numerosos cuerpos de ejército y lanzarse a la conquista de los océanos no sólo por la vía militar sino como es lógico por la comercial en sus vertientes del mercado de fletes, de la pesca marítima, de la investigación científica oceánica; en fin, de todo lo que puedan imaginarse, todos al servicio de la causa común, que en estos momentos se debate en un mar de dudas, y todos tanto, los de guerra como los mercantes, pesqueros, inteligencia, científicos, bajo mando único.

GORSKOV, como verán, creyó en la fórmula MAHANIANA: “quien domina las comunicaciones marítimas domina el mundo”.

La circulación arterial de la sangre que es el comercio mundial, puede concretarse en las siguientes arterias: Mediterránea, Atlánticas (Norte, Central y Sur), la Ruta del Cabo, la del Pacífico, heredera del galeón de Manila, que era el nexo de unión de la metrópoli imperial con sus posesiones filipinas a través del precioso puerto de Acapulco en la Nueva España y por último la ruta del Norte, en la que me detendré algo más por ser menos conocida.

El litoral septentrional de Asia, decía Mackinder, es la costa inaccesible, bloqueada por los hielos a excepción de un angosto canal marítimo que se abre a largo de costa en el corto verano.

Cuando el 3 de agosto de 1958 el submarino nuclear norteamericano “Nautilus” alcanzó el Polo Norte, surgió la idea de construir submarinos de

carga para conseguir un Artico navegable. ¿Por qué?, pues por la misma razón por la que los aviones de Europa a Japón hacen la ortodrómica que sobrevuela el Polo, porque ahorran miles de millas y además por lo poco explotada que están las riquezas minerales del Artico y por razones estratégicas, pues de ser navegable este océano circunavegaríamos la Isla del Mundo que decía el citado Mackinder.

A Rusia le interesa tanto abrir esta ruta que en vez de decidirse por los submarinos mercantes ha desarrollado enormes rompehielos que a través de cualquier mar helado puedan dar cinco nudos, para lo cual los han dotado de plantas propulsoras nucleares de 75.000 caballos de potencia, me refiero a los de la clase "Artica", de los cuales están en funcionamiento cinco. Tal apertura le ahorraría a la Unión Soviética 8.000 millas en la derrota ARKANGEL-VLADIVOSTOK. Recuerden las fatigas del desdichado Almirante Rodesvenky para llegar al Gólgota de Tshutshima. Sin embargo, leemos en el Jane's de este año, que el propósito de extender la navegación en el Artico, más allá de la estación habitual, meses de junio a octubre, es todavía imposible según informó un antiguo Capitán del "Artica", el cual considera que para utilizar este océano en cualquier mes del año necesitarían los barcos el doble de la potencia con que cuentan ahora. Además de esta clase, los rusos, en cooperación con los finlandeses, están construyendo dos rompehielos cuyos nombres son "Tamir" y "Vaygach", que se espera entren en servicio durante este año y el próximo, los cuales están diseñados para operar en los estuarios siberianos con temperaturas de hasta -50° C. Se comprende bien el diseño para los estuarios, pues la navegación fluvial soviética, Pechora, Obi y Yenisey, hasta Murmansk es importantísima.

Pero de llegar a ser el Artico una gran arteria comercial, le plantearía a la Unión Soviética la servidumbre estratégica de añadir a sus poderosos bastiones una gran costa que defender no muy lejana de los Estados Unidos y el Canadá contando, en contrapartida con la facilidad de concentración de sus flotas militares, pues al igual que Castex decía que España sirve para dividir Francia de Francia el Artico también separa a Rusia de Rusia.

Si estas vías son las arterias del mundo y si las arterias son vitales para el corazón, ¿dónde pueden producirse los infartos y los aneurismas?

¿Dónde están las débiles y amenazantes coronarias que preocupen a los cardiólogos del corazón marítimo?

Las hay de dos tipos: los pasos estrechos constituyen una preocupación permanente tanto en paz como en guerra, por la potencial peligrosidad de accidente debido a los enormes tonelajes que barajamos hoy en día para transportes, sobre todo de crudos y las zonas focales que antiguamente denominaban simplemente puntos de recalada, que además de presentar el riesgo de los estrechos constituyen en tiempo de guerra panal de rica miel al cual las moscas, en este caso metamorfoseadas en tiburones de acero, van a procurar su alimento, por ello a la suma de zonas focales y terminales se las conoce actualmente como zonas fértiles.

Los pasos estrechos vitales del mundo son los que le muestro en el gráfi-

co, y como pueden apreciar uno nos atañe fundamentalmente desde todos los puntos de vista, para mí uno de los más atractivos, en tiempo de paz, es considerar si volverá algún día a imponerse el pago de la tarifa que los árabes cobraban en ese paraíso entre dos mares que como en aquella tierra dicen uno es la mar del Poniente y el otro la del Levante.

Los pasos estrechos, los “Choke points” de los anglosajones, que el Almirante Jellicoe calificaba de llaves que abrían las puertas del mundo, limitan en principio solamente las derrotas de buques y submarinos, pero pueden, suponer, llegado el caso, cierto tipo de barrera para la aviación. Aunque se puede sobrevolar un territorio hostil, tal sobrevuelo requiere o fuerte escolta u otras medidas especiales, como puede ser, por ejemplo, volar a muy baja altura para evitar posibles detecciones radar. Pero los cazas y bombarderos modernos no pueden ir muy lejos si vuelan a altas velocidades a baja cota, por lo que podrían ser canalizados a través de los pasos estrechos (como hicieron los norteamericanos cuando su último ataque a Libia) y entonces serían vulnerables a las defensas concentradas en esos pasos.

Para amenazar, decíamos antes que había que disponer de bases que permitan ejercer el poderío de esa amenaza sobre las líneas enemigas, pues de no disponer de las citadas bases el producto por buques da cero e igual pasa con los aviones. No se olviden tampoco que las bases pueden ser fijas o móviles, esta segunda característica es la gran ventaja del portaaviones que, aunque desplazado del escalafón de CAPITAL SHIP por el submarino de propulsión nuclear (base móvil de misiles nucleares intercontinentales a su vez), sigue siendo el mejor aeropuerto del que se puede disponer, aeropuerto que goza de las ventajas inherentes a dicha movilidad y que además se puede concentrar con otros aeropuertos de diferentes numerales, escoger su zona de operaciones en función de los espacios y los tiempos o en función de meteorologías óptimas que difunden sofisticados medios de comunicaciones; por ello, y por ser el avión ojos, oídos y en muchos casos manos de cualquier fuerza naval a la cual aumentan el horizonte en cientos de millas y la posibilidad de proyectar el poder naval sobre tierra en otro tanto manteniendo a la dicha fuerza fuera del alcance del enemigo, es por lo que aprovecho esta tribuna para aplaudir la entrada en servicio en nuestra Armada del “Príncipe de Asturias”.

Si no se dispone de bases móviles potentes y si estas bases móviles no están perfectamente defendidas, lo cual se consigue con los peones de brega conocidos como Fragatas y Destruyores y si no se las alimenta con los correspondientes buques de aprovisionamiento, lo mejor es recurrir a las bases terrestres que posibiliten la amenaza a las líneas de comunicación enemigas.

La Unión Soviética, que en breve contará con dos potentes portaaviones, ha ido, mediante su política de amistad e implantación en el Tercer Mundo, ampliando sus posibilidades de actuación a escala mundial, basando sus unidades en países amigos pero siempre apoyadas desde buques fondeados, pues en tierra goza de pocas facilidades, debido quizás al atraso tecnológico

de esos países. Así por ejemplo, el Sovmedron, que es la Escuadra rusa del Mediterráneo, suele apoyarse en buques nodriza fondeados en el golfo de Hamamed o en Tartus en Siria; en cambio la Sexta Flota dispone además del Apoyo Logístico Móvil de importantes bases en sus países aliados de la OTAN.

Decíamos que de todas las amenazas que pueden cernirse sobre el tráfico marítimo de los países occidentales, hasta que la confusa situación actual no se aclare definitivamente, hasta que las conferencias de Viena, en las que por cierto de lo naval no se trata nada, no lleguen a buen fin, la más peligrosa era la que representaba los submarinos soviéticos, éste es el cuadro resumen de tal amenaza sacado del Jane's de este año. Como pueden ver en él, prescindiendo de los submarinos nucleares portadores de misiles intercontinentales, balísticos o de crucero, la cifra de 226 submarinos de ataque nucleares o convencionales sigue siendo preocupante, recuerden que los alemanes comenzaron la Segunda Guerra Mundial con apenas 40 barcos.

La ciencia de la utilización militar y económica de la posición geográfica que conocemos como geoestrategia nos enseña que hay situaciones excéntricas, centrales, flanqueantes o bloqueantes de las líneas de comunicación marítimas que han proporcionado facilidades para dominar a lo largo de la historia. Desde Inglaterra se pueden controlar las principales zonas terminales del tráfico europeo, Japón geobloquea a China, España ocupa una posición central sobre una de las zonas fértiles de mayor densidad en el mundo y aunque ahora no es zona terminal (para explicarme les diré que Rotterdam mueve la misma cantidad de mercancías que la suma de las movidas en todos los puertos españoles) podría serlo en caso de hostilidades OTAN-PACTO DE VARSOVIA que obligasen al refuerzo del Teatro Europeo desde las orillas americanas.

De lo que ha podido trascender de las conversaciones entre el Presidente Busch y el Presidente Gorbachov, en las aguas, aquellos días revueltas, de Malta, las discusiones sobre desarme siempre llevan a postulados algo simplistas, "tú debes desarmarte en carros, aviones, helicópteros, cañones, batallones, etc., y yo lo mismo", parece que diría Busch a Gorbachov; éste último respondería "¿y de la marina qué?" y entonces la respuesta gallega de Busch: "ah, de eso non se falou": que era la respuesta precisamente del comunista gallego que le pedían entregase la vaca al partido. Porque claro, la OTAN. Y o si lo prefieren su potencia principal que es los Estados Unidos, pretende lógicamente el desarme convencional e incluso atómico en Europa continuando con el Imperio del Mar que sobradamente tiene; por el contrario la ambición de Gorbachov es continuar con la salida al mar de Rusia y convencer a los aliados de la OTAN de llevar el concepto paridad también a los Teatros Marítimos. En el día de hoy, que sepamos, del desarme naval, repito, no se ha hablado nada todavía.

Pero además de los problemas derivados de la confrontación entre los pactos están los que pueden surgir de los vitales abastecimientos de materias primas de las que Europa es claramente deficitaria. Recuerden los su-

dores que pasó Occidente en la recién terminada guerra Irán-Irak, las medidas de protección que hubo que tomar con el tráfico de petroleros, las zonas de seguridad móviles alrededor de cada buque de guerra norteamericano y recuerden sobre todo que el factor desencadenante de la paz, aunque sea terrible reconocerlo, fue el abatimiento de un avión civil de pasajeros iraníes por el crucero norteamericano "VINCENNES". Los aliados por su parte enviaron una flotilla de dragaminas, que limpió los accesos de Ormuz y permitió que el tráfico continuase afluyendo.

Cualquier conflicto de este tipo en las ya repetidas zonas focales puede volver a movilizar grandes medios navales para que los aprovisionamientos no se corten. Ahora que también corren vientos perestroicicos en la política del Apartheid sudafricano debemos tener presente lo que hace una década decía un informe encargado por Helmut Schmidt: "Si las exportaciones a Europa de sólo 5 minerales estratégicos sudafricanos se interrumpieran durante más de 3 meses, 20 millones de obreros perderían sus puestos de trabajo en Alemania Federal."

Las interpretaciones interesadas a que pueda dar lugar el nuevo Derecho del mar, los conflictos que hemos mencionado de Irán-Irak y Libia, así como los siempre candentes de Oriente Medio, pueden dar lugar a agresiones escalonadas contra el tráfico marítimo occidental y, en especial, contra el europeo.

Los problemas marítimos actuales se ven complicados además por el fenómeno conocido como Banderas de Conveniencia. La marina liberiana es propiedad de los Estados Unidos en un 45% y en un 85% está financiada por capital norteamericano, por ello estos buques navegan según lo que el Gobierno de los Estados Unidos denomina oficialmente "Control Efectivo Norteamericano" por convenio entre sus propietarios y la U.S. Maritime Commission. ¿Qué problemas de defensa puede acarrear esta situación? ¿Cómo intervendrá el Coast Guard o la Navy en caso de agresión terrorista o militar a estos buques?

Si Occidente quiere disfrutar, o continuar disfrutando, del acceso a las materias primas de Ultramar, necesita el suficiente poder marítimo que le proporcione la debida seguridad en sus relaciones comerciales con las naciones amigas y no alineadas, haciendo efectivo su poder de disuasión frente a quien quiera atacar tal comercio.

La Unión Soviética, que ha estudiado los errores estratégicos cometidos por otros Imperios continentales que la precedieron en la historia de los conflictos mundiales, conoce y trata de paliar la vulnerabilidad de sus cada día más modernas y eficaces flotas que para su desgracia mantiene o en aguas demasiado restringidas o en aguas de países demasiado débiles. Cuando en el año venidero de 1995 la Marina soviética pueda tener operativos sus dos grupos de combate de portaaviones, el esfuerzo disuasorio, vigilante y de contención de los Estados Unidos y sus aliados, si aún sigue existiendo la OTAN, de lo cual nosotros no dudamos, tendrá que acrecentarse.

El concepto soviético del poder naval apunta hacia las grandes zonas de enfrentamiento con claros afanes de control estratégico, mientras que en Europa parecemos estar más dedicados a estudiar los problemas tácticos que puedan originarse en áreas determinadas.

Para completar este panorama estratégico sobre las comunicaciones marítimas, solamente dos ideas referentes al sistema de control del tráfico marítimo previsto por la OTAN para tiempo de guerra.

Dentro de las servidumbres que, como en todas las actividades imponen las medidas de protección, “a mayor seguridad mayor incomodidad”, el sistema previsto para proteger el tráfico procura optimizar el rendimiento del comercio. Recordemos la frase de Churchill “la guerra es dinero, dinero y dinero”.

El tráfico marítimo debe ser tratado como lo que es, un sistema completo que utiliza y dirige los buques mercantes, los asigna a misiones particulares, determina los puertos de destino y las derrotas más seguras y se ocupa también de efectuar los movimientos portuarios de carga y descarga, lo cual, para nosotros, es mucho más factible de realizar desde nuestra entrada en la OTAN.

Como comprenderán me dejo en el tintero, por ignorancia o por incapacidad para sintetizar en tres cuartos de hora, todas las implicancias, como dicen allende el Atlántico, que el tráfico marítimo, razón de ser de la fuerza naval, tiene en el complejo y nunca del todo bien estudiado terreno de la estrategia.

# LA CONSTRUCCION NAVAL

Juan M. BLANCO-TRABA Y TRABA  
Doctor Ingeniero Naval  
Empresa Nacional "Bazán"

Construcción Naval es la parte práctica de la arquitectura naval, consistente en efectuar las operaciones necesarias de labra, unión y consolidación de las distintas piezas que han de construir el barco, el cual debe ser construido con sujeción a proyecto hecho de antemano. El constructor naval ejecuta lo que el arquitecto naval idea y calcula.

(De la voz "Construcción Naval" en la enciclopedia Espasa)

## 1. PROCESO DE CONSTRUCCION DE UN BUQUE

Un barco es un mundo, y por ser un mundo es un milagro. Así hoy, después de casi 40 años de estar en contacto con ellos, todavía me maravilla que todos los elementos que lo constituyen puedan unirse, como en un gigantesco y complicado rompecabezas, para dar lugar a algo que tiene vida propia, que tiene alma... y un destino, pero de eso hablaremos más adelante.

Un barco, mejor dicho, todo barco, nace para algo; si es de guerra, para la defensa —ya que incluso cuando ataca defiende— de algo tan valioso como es la esencia nacional en cualquiera de sus facetas, y si es mercante, para ser un instrumento de comercio, para ganar dinero, o al menos intentar ganarlo con su explotación.

Por ello, todo barco se define inicialmente en función de lo que queremos conseguir de él. Si es de guerra, hay que fijar sus misiones y sus requisitos operativos, cosa que hace el Estado Mayor de la Armada, que dice lo que el barco ha de ser capaz de hacer. Con estos datos, los técnicos deducen sus dimensiones, la máquina que ha de llevar para dar la velocidad requerida y las armas que ha de portar para poder hacer frente a las amenazas previstas y llevar a cabo las misiones pretendidas.

Si el buque es mercante, el armador fija normalmente el uso del mismo y el llamado "peso muerto", es decir, y aunque su nombre en nuestro argot resulte casi paradójico, algo tan "vivo" como prácticamente su capacidad de carga —el transporte que produce dinero—. Pero también hace falta fijar su velocidad o algo que permita establecerla, como puede ser el tiempo que ha de emplear en un viaje redondo, es decir, desde que sale hacia un punto determinado y regresa al de partida. Al igual que en el buque de guerra, con esos datos, los técnicos determinamos dimensiones, potencia propulsora, etc. Todos los datos que establecen ya cuál y cómo ha de ser el barco, se plasman en una "especificación de contrato" que, junto con unos planos generales, constituyen lo que llamamos el "proyecto del contrato", que acompaña a

las estipulaciones entre armador y astillero que figuran en el “contrato de construcción”.

Sabiendo ya cómo es el barco, o mejor dicho cómo ha de ser, en líneas generales, se puede empezar el desarrollo del proyecto de detalle o de construcción, en el cual, mediante el número de planos necesarios, se desarrollan todos los detalles constructivos de lo que ha de ser la unidad para que los distintos talleres y gremios del astillero puedan construirla físicamente.

Pero, evidentemente, el tener los planos es sólo el primer paso, ya que para construir el barco hay que tener también los componentes materiales, que salen o se deducen precisamente del desarrollo de los planos.

Antes de seguir con el proceso, veamos cómo se estructura un barco, no sólo para tener la seguridad de que no se nos olvida nada, sino, incluso, para ver cómo se puede llegar a determinar, a priori, su precio y su plazo de construcción, que son dos datos primordiales a hacer figurar en el contrato con el armador.

Todos los elementos y servicios necesarios para hacer un barco se agrupan en nueve conceptos:

### DESGLOSE DE UN BUQUE

---

- Concepto 1: Estructura del casco.
  - Concepto 2: Planta propulsada.
  - Concepto 3: Planta eléctrica.
  - Concepto 4: Comunicaciones y sistemas de control.
  - Concepto 5: Servicios Auxiliares.
  - Concepto 6: Equipo y habilitación.
  - Concepto 7: Armamento militar.
  - Concepto 8: Proyecto y servicios técnicos.
  - Concepto 9: Montaje del buque y servicios de apoyo,
- 

que sirven también para controlar, no sólo el coste, sino también el peso, ya que el barco ha de tener, por el reparto de pesos adecuados, estabilidad y resistencia satisfactorias en todas las condiciones que puedan plantearse en los medios: mar y aire, en cuyo límite de separación flota y ha de transcurrir su vida.

El concepto 1 incluye la estructura básica y todo lo que, en general, constituye, por así decirlo, el “contenedor” y soporte de los restantes elementos.

El concepto 2 comprende la maquinaria y sus elementos asociados, es decir, el equipo que permite que el barco se desplace en la mar de un sitio a otro a la velocidad especificada.

El concepto 3 comprende todo el sistema eléctrico, es decir, la red de energía que permite atender los servicios necesarios tanto de fuerza como de alumbrado!

El concepto 4 incluye tanto los equipos de comunicaciones como los de control, que tienen una especial importancia en buques de guerra, ya que el control se refiere, fundamentalmente, al control de fuego o de dirección de tiro, que es, lógicamente, uno de los elementos diferenciales y fundamentales de una unidad de combate.

El concepto 5 contiene los sistemas y servicios auxiliares del barco, tales como de contraincendios, achique, agua dulce (caliente y fría), etc.

El concepto 6, habitabilidad, contiene, como su nombre indica, todo lo que se refiere al alojamiento y acomodación de la dotación y pasajeros, si es que el barco ha de destinarse a ese tipo de tráfico.

El 7 es específico de los buques de guerra, ya que comprende las armas en general, que son precisamente las que constituyen su razón de ser, ya que el resto del buque tiene la misión de servir de plataforma para situar esas armas en el lugar adecuado y en el momento oportuno en que se necesiten.

El concepto 8 incluye todos los conceptos de ingeniería y proyecto que cuestan pero no pesan y que también hay que tener en cuenta. Al tiempo que se comienza con el desarrollo del proyecto, se fijan los hitos o eventos fundamentales del proceso de construcción, como son:

### HITOS PRINCIPALES DEL PROCESO DE CONSTRUCCION

---

- Comienzo de la elaboración del casco.
  - Montaje en grada (puesta de quilla).
  - Botadura.
  - Armamento a flote.
  - Pruebas sobre amarras.
  - Pruebas de mar.
  - Pruebas de entrega.
  - Entrega.
- 

Trazándose un diagrama lineal o de Gantt con esos períodos y acontecimientos que sirven de guía para el control de la construcción.

La aplicación de mano de obra se fija y controla por medio de lo que se denomina curva "S" por su forma, que recuerda a esa letra. Se obtiene a partir de la carga de los distintos gremios, ajustándola de acuerdo con curvas reales de la construcción de barcos similares y es la que sirve de base para ver cómo ha de ser la aplicación de los recursos físicos de mano de obra que son precisos para la construcción de la unidad:

Habíamos dicho, anteriormente, que los materiales se deducen de los planos, planos que, salvo en los casos en que se dispone de un proyecto completo al iniciar la construcción, se irán desarrollando acordes con un programa que apoye a la construcción.

Los materiales se piden de acuerdo con un plan o programa que se

obtiene operando hacia atrás a partir de la fecha en que debe de estar disponible para su introducción o montaje a bordo. A partir de ella, se descuenta el plazo de fabricación o de entrega incluyendo transportes, trámites aduaneros, si el material es de importación, etc. Luego se detrae también el tiempo necesario para consultas y para hacer el pedido y así llegamos a la fecha en la cual hemos de iniciar el proceso de obtención de los materiales.

Suponiendo que tenemos en marcha el desarrollo de planos y de petición de materiales, en cuanto se reciba el acero —planchas y perfiles— ya que se puede iniciar la construcción.

Lo primero es, lógicamente, la elaboración de las chapas y perfiles que se van uniendo luego en el taller de prefabricación para formar los subconjuntos y conjuntos o “bloques”, que luego se llevarán a la grada a una posición previamente fijada en donde se procede a unir unos con otros para ir formando el barco.

La grada es una explanada inclinada precisamente para permitir que el barco se deslice hacia el agua en el momento de la botadura o lanzamiento.

Cada bloque debe llevar, si puede, aquellos tubos o elementos que luego serán difíciles o costosos de colocar posteriormente. Lo ideal sería, incluso, que cada bloque llevase —como una unidad independiente— muchos de los elementos que han de ir en él. A esto se le llama “armamento anticipado” o “prearmamento” y para llegar a hacerlo hay que estar especialmente organizado para ello y sobre todo conseguir que la llegada de los materiales sea fluida. En la mayoría de los astilleros no es posible, aunque sí puede hacerse en caso de buques muy repetitivos, que constituyan prácticamente una construcción en serie.

Cuando el casco y la superestructura están completos y se ha alcanzado el porcentaje de avance previsto, evaluado con arreglo a una fórmula previamente elaborada que recoge el peso relativo de los distintos conceptos, se puede ya proceder a la “botadura”, acto trascendental, ya que es la primera vez que el barco toma contacto con el medio, el mar, en que ha de desarrollar su vida. Se puede decir que es el nacimiento el barco como tal.

Este acto reviste, casi siempre, una cierta solemnidad, aunque, a veces, constituye un sencillo acto de trabajo. Se bendice la unidad, luce airosa su nombre y se la bautiza rompiendo, normalmente, una botella de vino o de champán sobre el casco.

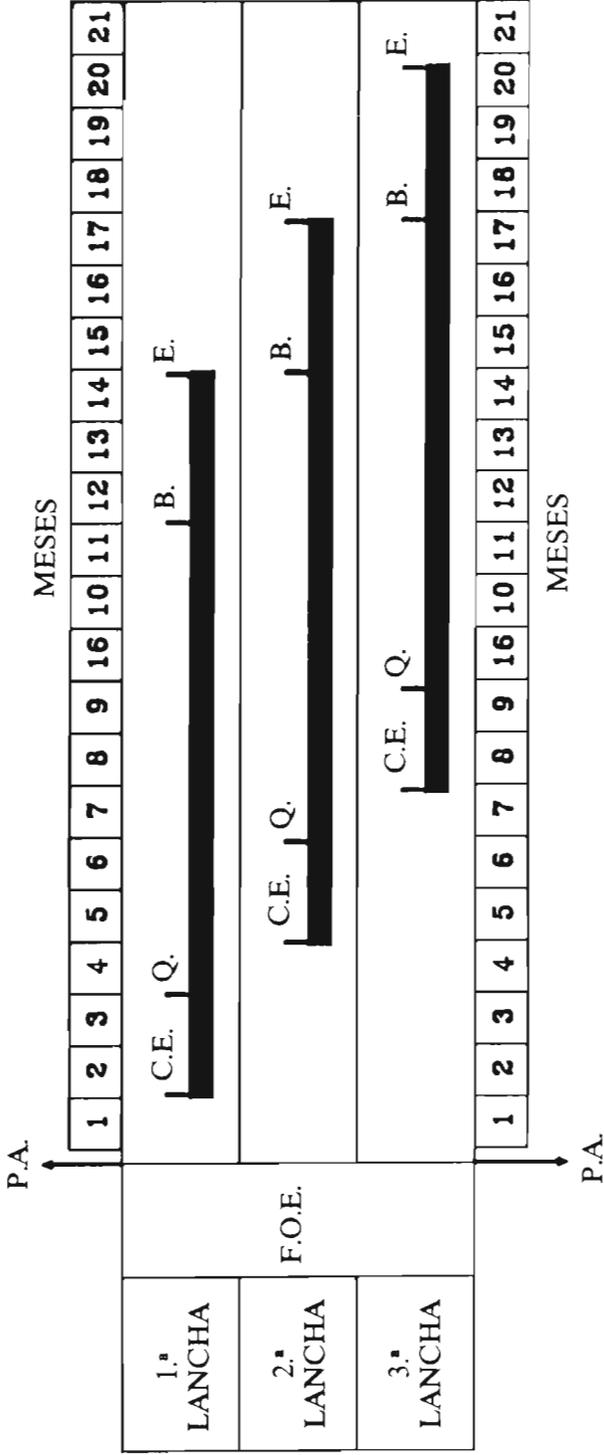
Una vez el barco en el agua, comienza su armamento a flote, durante el cual se completa todo su interior. Se terminan las máquinas, los servicios, se instalan los equipos especiales y se prepara todo para prestar servicio.

Una vez que el barco está listo, hay que probar todos los sistemas y equipos, individual y conjuntamente, para asegurarse de que cumplen su función y están listos para prestar servicios.

Las pruebas sobre amarras sirven para comprobar, con el barco amarrado al muelle, el funcionamiento de toda la maquinaria propulsora y, pos-

PLANIFICACION GENERAL

LANCHAS DE DESEMBARCO L.C.M.-6

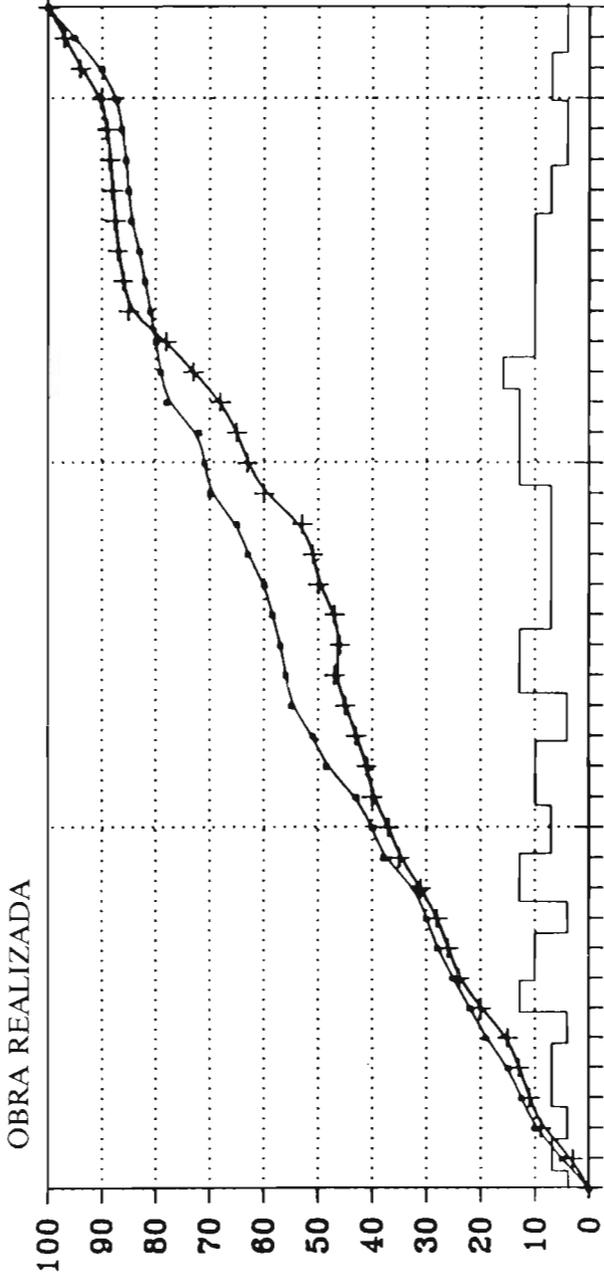


- F.O.E.: FIRMA ORDEN DE EJECUCION
- P.A.: PEDIDO MATERIAL DE ACERO
- C.E.: COMIENZO ELABORACION CASCO

- Q.: PUESTA DE QUILLA
- B.: BOTADURA
- E.: ENTREGA

CURVA "S" DE OBRA REALIZADA

CORBETA TIPO DESCUBIERTA



MESES

—●— CURVA REAL —+— CURVA PLANIFICADA — CURVA PLANIF. MENSUAL

teriormente, las pruebas de mar aseguran el buen funcionamiento del barco en el medio que le es específico.

Antes de la salida a la mar, se hace una prueba de estabilidad para conocer con exactitud la posición del centro de gravedad y comprobar que tiene estabilidad adecuada en sus distintos estados de carga y condiciones de funcionamiento.

Terminadas satisfactoriamente las pruebas particulares, que son presenciadas por representantes del armador que, normalmente, mantiene una inspección continua en el astillero, se llevan a cabo las pruebas oficiales ante la administración y el buque. Si el resultado es bueno, el barco está listo para su entrega al armador.

Normalmente, el acto de entrega es muy solemne. Si el barco es de guerra, se produce en ese momento el abanderamiento y se formalizan las actas de entrega por parte del constructor y de la armada correspondiente.

Si el buque es mercante, el acto es más sencillo pero también emocionante, y sobre todo es día de satisfacción ya que supone la coronación de muchos esfuerzos y representa el fruto de la labor en equipo de mucha gente.

Una vez que se ha verificado la transferencia, el barco entra en un período de garantía, que, usualmente, es de un año, durante el cual se repara a cargo del astillero cualquier defecto que surja como consecuencia de su construcción, pero excluyendo, desde luego, todo lo que pueda ser consecuencia de defectuoso manejo o de errores de la dotación.

Con todo lo dicho, hemos pasado revista, muy somera desde luego, al complejo proceso de construcción de un barco, pero no quiero concluir esta parte sin volver a donde empecé: un barco es un milagro, es la síntesis coordinada de talentos y esfuerzos. Es algo que enorgullece a todos los que, de un modo u otro, participan en la obtención del producto final.

## 2. LA CONSTRUCCION NAVAL MILITAR

El principal problema que plantea la construcción naval militar es el alto grado de calidad y especialización que requiere. Un astillero que se dedique a construir buques de guerra tiene que tener personal especializado y la técnica necesaria para hacer frente a las demandas que ello impone.

Posiblemente la forma más ilustrativa de poner de manifiesto los problemas que entraña la construcción militar sea hacer un somero recorrido por los conceptos que antes vimos, poniendo de relieve las características especiales del buque de guerra.

### Casco

Si bien en los buques auxiliares es, normalmente, de acero dulce, en los buques de guerra de combate el casco es, en la mayoría de los casos, de acero de alta resistencia (HTS), cuya soldadura ofrece mayores dificultades y ha

de hacerse por personal especialmente calificado y adiestrado, para mantener la aptitud conseguida. En el caso de la fabricación de anillo de submarinos, la capacidad de los soldadores y la metodología de la soldadura ha de ser muy estricta y de muy alta calidad para poder conseguir los resultados exigidos.

## **Propulsión**

Las máquinas propulsoras que encontramos en los buques de combate modernos son, fundamentalmente, turbinas de gas, en las que el fluido que impulsa las turbinas propiamente dichas es una mezcla de productos de combustión y de aire limpio en una proporción 30% - 70%. Tienen la enorme ventaja de montarse como módulos, de insuperable relación peso-potencia, y su enorme facilidad de respuesta, aunque su empacho, incluidos los conductos de admisión y exhaustación que requieren, y los voluminosos silenciadores, hace que su ocupación volumétrica total sea mayor de lo que normalmente se piensa.

En buques auxiliares, se utiliza vapor de características medias (42 Kg/cm<sup>2</sup>.) y

actualmente, por su tremenda economía de uso y otras ventajas, se están usando cada vez más los motores Diesel rápidos y semi-rápidos, que también, y precisamente por las razones apuntadas, se usan como máquina de crucero en instalaciones mixtas.

Si la propulsión es nuclear, aunque también es por vapor, el generador de vapor es tan especial y plantea una serie de problemas tan específicos y concretos, que la capacidad de construir buques de guerra nucleares sólo la tiene un contado número de astilleros en el mundo.

## **Instalación eléctrica**

Las exigencias, tanto de diseño como de construcción, son elevadas, ya que la energía eléctrica, su distribución correcta y su redundancia han de asegurar que los servicios vitales del barco estén operativos aun en las condiciones más extremas y ante cualquier eventualidad.

## **Comunicaciones y control**

Como aquí se incluyen los equipos de comunicaciones y todos los sistemas de dirección de tiro (a/a y a/s), sensores y elementos de guerra electrónica, no cabe duda de que, en lo que a este concepto afecta, las necesidades de una construcción mercante son muy distintas a las de un barco de guerra. Un astillero dedicado a la construcción militar ha de tener, en mayor o menor grado, un departamento de armas y electrónica capaz de resolver, o al menos de controlar, si se recurre a asistencia técnica exterior, los numerosos problemas que el montaje y pruebas de armas y sensores pueden plantear.

## **Servicios auxiliares**

Aquí las grandes diferencias entre la construcción naval mercante y la militar están en los materiales utilizados y en la mayor exigencia de calidad en la ejecución, que es una constante en la construcción de buques de guerra.

## **Equipo y habilitación**

Lo más importante a tener en cuenta en este apartado es la mayor modularidad y el hecho de que los camarotes o espacios de habilitación son siempre de menores dimensiones que en barcos mercantes.

## **Armamento**

Este concepto es privativo de los buques de guerra y, por lo tanto, no hay comparación posible. El departamento de armas y electrónica es, en general, el que se ocupa del montaje y puesta a punto de todos los sistemas aquí incluidos.

Como resumen de todo lo que hemos dicho, podemos sacar en consecuencia que los principales problemas que crea la dedicación a la construcción naval militar son el tener que contar con un personal productivo de mayor calificación, en general, y, sobre todo, con un departamento de armas y electrónica muy capaz, lo cual es tanto como decir que la capacidad de construir buques de guerra no se improvisa y que requiere una decidida dedicación y vocación del astillero.

Por otra parte, para asegurar el nivel de calidad, el astillero dedicado a construcción militar debe tener un departamento de gestión o garantía de calidad, que, independientemente de la línea de producción, se encarga de estudiar y vigilar todas las acciones del proceso productivo, promulgando las normas e instrucciones necesarias para que se tenga la "garantía" (y de ahí su nombre) de que se va a obtener un producto de la calidad deseada. Es pues un concepto fundamentalmente distinto del control de la calidad que se limita a comprobar el producto final. La garantía de la calidad persigue que, por medio de acciones previas, análisis continuado, publicación de normas adecuadas y vigilancia permanente, se tenga la certeza de que el resultado final del proceso productivo será el deseado, es decir, sin que haya lugar a sorpresas o resultados negativos.

Es, evidentemente, un proceso caro, pero sus resultados compensan.

En nuestro caso, la E. N. Bazán, ejecutora de los programas navales, tiene un programa de gestión de la calidad (garantía), que es un magnífico instrumento en la consecución de unos barcos que tienen un notable grado de calidad, que, lógicamente, es tanto más difícil de conseguir cuanto más complejo y sofisticado es el buque.

### 3. DEPENDENCIA DEL EXTERIOR EN TECNOLOGIA Y PROYECTOS

Hemos de ser realistas y reconocer que, por desgracia, tenemos una dependencia técnica general del exterior bastante acusada. Ahora bien, cuando se habla de transferencias de tecnología y dependencia tecnológica hay que tener los conceptos muy claros y no dejarse arrastrar por interpretaciones o ideas simplistas.

Todas las naciones, incluso las más avanzadas, importan, en mayor o menor medida, tecnología extranjera, y nosotros no íbamos a ser una excepción. Es más, me atrevo a decir, porque lo creo firmemente, que el importar tecnología es necesario e, incluso, conveniente en ciertos aspectos. Lo que es inadmisibles es que esa tecnología no fructifique en el país y sirva para ir generando una tecnología propia que nos lleve a una elevación de nivel progresivamente creciente.

Hoy en día nadie se pone a inventar lo que ya está inventado.

Hasta los EE. UU. han adquirido para sus fragatas FFG-7 el cañón Oto Melara de 76/62 y la dirección de Tiro M-25 de Signaalapparaten, adaptándolos, eso sí, a sus peculiaridades, es decir, "americanizándolos", valga la expresión, para que respondiesen a sus requisitos y exigencias particulares.

Los países de menor avance tecnológico pueden ganar etapas hacia un desarrollo en ese orden, adquiriendo tecnología extranjera, proceso que, si sirve para avanzar en grandes saltos, elevar la capacidad de países y constituir la primera piedra para la construcción de un "edificio" propio, debe ser mirado como positivo y deseable.

La importación de técnica por comodidad o con el único y exclusivo fin de ganar dinero rápido, sin preocuparse de que sirva para crear los efectos beneficiosos a que antes aludíamos, debe ser combatida, y las propias leyes del Estado que rigen la transferencia de tecnología así lo prevén y exigen.

El porqué a veces parece que se abusa de la importación de técnica es una cuestión muy compleja. En muchos casos existe de verdad inicialmente una carencia propia y un deseo sincero de avance, pero luego, cuando se podría cortar, se sigue importando por inercia y por comodidad, y en otros muchos casos es una especie de ceguera, refiriéndonos al caso de España, colectiva que nos lleva a creer que todo lo extranjero es mejor, agravada casi siempre con una injustificada (aunque pueda haber alguna mala experiencia) falta de fe en nuestra técnica y en nuestros técnicos. Me permito decir que es labor de todos contribuir a acabar con esa situación, pues es la única forma de romper el círculo vicioso, desconfianza-importación-deficiencia propia-más importación-más abismo de deficiencia.

Comprendo que a veces resulta duro correr riesgos, reales o supuestos, en cosas que son importantes, confiando en nuestra capacidad, pero estoy convencido de que si no lo hacemos así, no saldremos nunca de nuestro

pequeño entorno y dependeremos siempre de los demás hasta extremos ridículos.

Volviendo al tema de la importación de técnica se suele sacar a menudo a relucir la sangría de dinero-divisas que supone, dando muchas veces la sensación o induciendo a creer que todo contrato de transferencia de tecnología es una lacra. En esto tenemos también que ver las cosas con la óptica correcta, pues a nadie puede caberle duda de que el poseedor de la técnica no la ha adquirido sin esfuerzo y, muchas veces, con grandes inversiones y, por lo tanto, es lógico y justo que cuando la ceda lo haga cobrando adecuadamente sus servicios. Lo que hay que evitar es caer en contratos leoninos o que no permitan levantar cabeza, pero si los términos pactados son correctos, no hay nada que oponer. Incluso lo ideal, en una primera etapa, es asociarse, para, en un empeño mutuo, ir avanzando juntos con paso seguro.

Como resumen, y reflejando todo lo dicho sobre esta importante cuestión, quiero insistir en que la adquisición o importación de tecnología es, en muchos casos, necesaria, conveniente y económica, siempre que el pacto de cesión sea justo y la transferencia tecnológica sirva para una progresiva mejora del nivel técnico del contratante y le permita, en un plazo más o menos breve, independizarse del licenciatario o cedente, aunque pueda conservar con él aquellas relaciones técnicas y económicas que el buen sentido aconseje.

#### **4. OTRAS POSIBILIDADES DE LA INDUSTRIA NAVAL**

Aunque hoy en día hay una gran tendencia a que los astilleros sean más y más los montadores o ensambladores de los equipos, sistemas y elementos que fabrican otras industrias, casi todos ellos tienen, sin embargo, una capacidad de fabricación y producción de los mismos, que en muchos casos pudiera considerarse o constituir una línea de actividad independiente.

Esta capacidad la adquirieron o crearon algunos para sentirse de verdad constructores del barco, aportando él la mayor parte de los elementos que se llevan a bordo, por carencia de industria auxiliar adecuada, y respondiendo también, posiblemente, a un criterio de diversificación de actividad que puede ser una salvaguardia para algunos momentos difíciles.

En realidad, y abundando en lo que decía al principio de este punto, estas capacidades de fabricación, que tienen en mayor o menor medida muchos astilleros, constituyen auténticos centros productivos diferenciados, que nacen al amparo del astillero, pero que tienen auténtica personalidad propia.

Esta capacidad efectiva o potencial de fabricar elementos diversos es un valor positivo más de la industria naval, ya que hace capaz de enfrentarse con seguridad a situaciones especiales que requieran una capacidad de respuesta adecuada.

Ahora bien, esta capacidad o potencialidad de algunos astilleros no significa que puedan fabricar todo, por ejemplo diremos que sería muy difícil, por no decir imposible, que fabricasen equipos electrónicos, pues para ello hay que tener unas instalaciones, un personal y una técnica que no poseen. En cambio, todo lo relativo a fundiciones, fabricación y maquinado de grandes piezas, etc., sí que caen dentro de las posibilidades reales de un astillero. Y así, por ejemplo, en nuestra factoría de San Fernando se fabrican, con gran éxito, las barcazas de los tanques AMX-30 para el ejército, en un programa pilotado por la E. N. "Santa Bárbara".

## 5. RESUMEN FINAL

Confío en que los puntos en que he basado mi exposición hayan puesto de manifiesto la importancia capital que la industria naval tiene para nosotros, dado el carácter eminentemente marítimo que tiene nuestra patria. Es una industria que hemos de apoyar y fomentar, del mismo modo que hemos de seguir avanzando con decisión por el camino de la nacionalización y de la independencia tecnológica. Esa es la mejor forma de incrementar nuestra seguridad y de asegurar el futuro.

El diseño y construcción de buques, especialmente los de guerra, es un motor de desarrollo que va mucho más allá de su propio ámbito, ya que no podemos olvidar que el barco es un pequeño mundo en el que encontramos desde una simple lavadora hasta el sensor más sofisticado y en el que se generan y hay que hacer frente a problemas de convivencia, de tiempo libre, como los que existen en toda comunidad obligada a vivir y moverse dentro de estrechos límites.

De ahí la belleza y la dificultad de la tarea. Llegar a lograr una unidad armónica, como síntesis de factores muchas veces antagónicos, es lo que constituye el mayor reto y el mayor orgullo de nuestra industria naval, en general, de nuestra profesión en particular.

# LA EMPRESA MARITIMA Y SUS PERSPECTIVAS

Fernando CASAS BLANCO  
Director General ANAVE

Quiero felicitar al Instituto de Historia y Cultura Naval y a la Dirección General de Marina Mercante por haber organizado un tema siempre de actualidad en nuestro entorno sectorial, sobre la Política Marítima Española y sus problemas actuales.

Por otra parte, agradezco en nombre de la Asociación de Navieros Españoles la posibilidad de presentar esta ponencia en la que se subrayan algunos aspectos actuales que resultan de particular interés para las empresas navieras.

La referencia más importante que tiene el desarrollo actual de una política marítima, tiene que referirse como factor fundamental, a mi juicio, al reto del mercado abierto que representa la parte más importante del negocio marítimo en nuestros días.

Todos conocemos que el 92, como símbolo del objetivo de la Comunidad Económica Europea de construir el Mercado Unico, se traduce en términos prácticos para el transporte marítimo en unas realidades concretas, de las que algunas ya están en marcha y otras se verán confirmadas en los próximos años.

En efecto, el mercado de transporte marítimo es uno de los más transparentes que se cita como ejemplo en muchos manuales de economía. Pero existe una realidad concreta de mandato legal para su completa liberalización en los tráficos internacionales, desde que en diciembre de 1986 el Consejo de Ministros de la Comunidad aprobó la libre prestación de servicios en este campo.

Así desde el 1 de enero pasado ha desaparecido la reserva de cargas en los tráficos intra-comunitarios en favor de los buques mercantes de la Comunidad. Para España ha supuesto la supresión de un tráfico reservado importante como es el de cereales con origen en Francia, Reino Unido, etc. Ahora bien, en valor, estos tráficos ahora liberalizados no representan ni siquiera el 10% del transporte de España con la Comunidad. Con ello quiero reflejar el grado de internacionalización que ya existía en la prestación de servicios marítimos.

Otro ejemplo de nuestros días es el cambio que supone la desaparición del régimen de precios oficiales de compra por el Monopolio de Petróleos, de los productos elaborados para aquél por nuestras refinerías. Dado que uno de los componentes de adquisición a precio oficial era el transporte del crudo que servía para fabricar esos productos, ello va a implicar en la prác-

existen características diferenciadas que hacen conveniente analizar por separado los principales tráficos existentes.

En primer lugar están los servidos por las líneas regulares, particularmente las internacionales. Se trata de corrientes comerciales que han crecido a mayor ritmo que la economía mundial desde hace décadas. Para atenderlos se ha producido una creciente agrupación de compañías de forma que han ido integrando sus servicios primero a través de conferencias y después a través de consorcios que a su vez pueden actuar tanto independientemente como conferenciados. La dinámica de este mercado ha hecho que las compañías que se mueven a nivel plurinacional, busquen una elevada desregulación y se basen sobre todo en acuerdos para mejora de su servicio hacia los cargadores internacionales.

Todo ello ha conducido no sólo a la búsqueda de la eficiencia de sus buques, sino, sobre todo, a una elevada tecnificación del control de sus cargas, ya que una parte fundamental de negocio, la más importante en términos económicos, se desarrolla en la fase terrestre de recogida y distribución de las mercancías. De ahí que la organización de estas empresas sea compleja sirviendo tráficos intermodales y adoptando tratamientos eficientes de distribución logística en redes de configuración mundial.

Las empresas españolas atienden en mayor número los tráficos norte/sur que los que siguen la dirección de los paralelos entre países desarrollados y ninguna de ellas tiene una dimensión comparable a las gigantescas que protagonizan los desarrollos descritos a nivel internacional. De ahí que su integración en servicios prestados con otras compañías sea un proceso que ya han iniciado y que presumiblemente seguirá avanzando en el futuro.

Otro apartado fundamental es el de los grandes tráficos de principales graneles. En ellos cabe distinguir los de productos líquidos como el petróleo, o el gas licuado y los de sólidos como el mineral de hierro, el carbón, la bauxita, etc. La exigencia de competitividad del buque, que es el que soporta la mayor parte de los costes de explotación del servicio, junto con la importancia de la gestión financiera de la compañía, hacen que se trate de compañías que han situado sus buques en los registros más competitivos y en las que la dimensión del inmovilizado alcanza cifras verdaderamente espectaculares.

Las compañías españolas que sirven estos tráficos y sus efectivos de flota, se han reducido drásticamente en número y su tonelaje ha bajado a menos de la tercera parte en menos de diez años. El aspecto reciente más destacado ha sido la entrada en los dos últimos años de capitales extranjeros que han adquirido algunas compañías tradicionales en este campo. Sin embargo, los resultados de las mismas han sido poco atractivos por lo que han mostrado su descontento con el marco de explotación existente en España y no han desarrollado sus inversiones en el sentido de destinar nuevos buques al pabellón español.

Finalmente en este esquema simplificado quiero citar los tráficos a granel menores. Es en ellos donde el número de buques y compañías son los

más abundantes en España. La diferencia de tipos de buque y de servicios es muy importante, pero también su futuro está condicionado a que en España exista el marco de explotación adecuado, ya que también para ello, la explotación del buque es el factor fundamental que permite su supervivencia en un mercado muy competitivo.

Como resumen final de esta panorámica es preciso señalar que la eficacia de los servicios marítimos dependen de una larga cadena de suministradores. En efecto, desde los astilleros que fabrican el buque, a los suministradores de diferentes bienes y servicios, las compañías navieras que gerencian un eficaz transporte para la carga y los tripulantes que operan los buques, todos contribuyen a hacer eficaz una oferta de servicios que funciona con una creciente transparencia en un mercado supranacional. Para que exista una oferta de servicios de este tipo genuinamente española es preciso comenzar con la mentalización de que todos los integrantes de esa cadena deben aportar lo mejor de sus conocimientos sin más sujeción que la de ser cada uno de ellos competitivo en el mercado internacional. Desde esa mentalidad, cualquier intento de cargar el peso de la ineficacia económica en alguno de esos otros sectores, sólo conseguiría arruinar el proceso completo.

Ahora bien el principal protagonista de la política marítima como tal es la Administración del Estado. La estrategia, en cambio, con que actúan los diferentes países es muy distinta. Por citar a varios países con éxitos en este campo y a la vez con líneas de actuación diferentes, quiero citar a Grecia, EE.UU., Noruega e Italia. Evidentemente, España tendrá que elegir su propia política en la que se conjuguen tanto un marco de costes competitivo como una actuación en materia de financiación y fiscalidad que no la marginen del tratamiento relativo, del que son buena muestra, aunque distintas, las actuaciones de los cuatro países que he citado.

He querido reflejar el momento importante, incluso diría crucial, por el que atraviesa el sector marítimo en España, de ahí que la elaboración y puesta en vigor de una política económica adecuada y urgente en nuestro país, sea el fiel que nos lleve a contar con una inclinación positiva y optimista o por el contrario la continuidad de una situación negativa como la que hemos venido teniendo en los últimos diez años. Estas palabras quieren ser una contribución al diagnóstico de la situación sectorial y a la vez base optimista para el relanzamiento del sector de empresas navieras en España en estos últimos años del final de siglo.



# LA MARINA MERCANTE Y LAS OPERACIONES MARITIMAS

F. Fernando de BORDEJE Y MORENCOS  
Almirante Director del Instituto  
de Historia y Cultura Naval

No es preciso recordar la condición marítima de España, razón de ser de la Armada. Pero no es únicamente la Armada quien sostiene los intereses marítimos de la nación, sino el llamado Poder Marítimo, formado por tres elementos básicos: el explotador de los recursos del mar y constituido por las Marinas mercante y pesquera, así como por las industrias marítimas; el elemento de apoyo formado por las industrias de construcción, reparación y mantenimiento de buques y, en tercer lugar, el elemento que asegura esas actividades y que queda encarnado por la fuerza naval, elementos entre los que debe existir un equilibrio y una proporción armónica.

De los tradicionales intereses marítimos españoles, constituidos por el tráfico, pesca, industria naval y explotación de los fondos marinos, el tráfico ocupa un prioritario y destacado papel, pues las líneas de comunicaciones marítimas son esenciales para nuestro desarrollo económico y supervivencia.

Ya en los años 60 se vislumbraba claramente la interconexión entre los problemas de las Fuerzas Navales y de la Marina Mercante, según se desprende de las conclusiones de una Memoria de la Escuela de Guerra Naval en la que se decía que “admitiendo que el enemigo sea detenido en los límites del país y, por consiguiente, que la nación debe seguir combatiendo para sobrevivir, ésta tendría que recibir por la mar la mayor parte de los abastecimientos necesarios, que se calcula en más de 40 millones de toneladas, es decir, una masa de 2.500 buques que anualmente deben alcanzar los puertos españoles”.

Igualmente se indicaban algunas de las misiones que la Marina Mercante debería asumir en tiempo de paz, tales como: apoyar y sostener con la presencia de los buques la política del país; mantener la indispensable conexión con nuestros intereses e inmigrantes repartidos por el mundo y difundir y garantizar los derechos derivados de los acuerdos internacionales.

De otra parte, entre los dos grandes componentes navales de un país existe una estrecha interdependencia. Esta es la lección que la URSS comprende quizá mejor que cualquier otra nación. Frente a esta estrategia soviética ha brillado la falta de continuidad y de lógica en el planteamiento y solución de los problemas marítimos españoles durante décadas, condicionado a un progresivo debilitamiento de nuestra flota, en unos tiempos en

que la capacidad de producir, abastecer, exportar, la indirecta función de prestigio internacional que la Marina Mercante desempeña y las actividades colaterales que desarrolla han adquirido una importancia capital.

Desgraciadamente, la opinión más extendida es que los problemas de la Marina Mercante no constituyen una cuestión fundamental y, de ahí, que en muchos sectores prevalezca la indiferencia sobre las cuestiones del mar.

Varios son los motivos que pueden inspirar, aunque de manera distinta, una política activa en favor de una buena flota mercante. Ante todo porque es un símbolo de la independencia política y económica del país, pues el depender de flotas extranjeras para su abastecimiento, puede conducir a la asfixia, por lo que, bajo este aspecto, una Marina Mercante eficaz representa para el país una seguridad casi tan grande como la de la Armada, por lo que su existencia y potenciación es absolutamente necesaria.

A este propósito es necesario señalar un concepto fundamental, el de la vocación de la Marina Mercante, pues una flota que no la tuviese y que debiera ser artificialmente subvencionada por el Estado, no representaría una valiosa inversión nacional.

Otro concepto que se debe tener presente es que los servicios marítimos deben estar al servicio del comercio y no al contrario, por lo que debemos preguntarnos si la utilización de los servicios marítimos nacionales constituye un valioso apoyo para el comercio exterior, recíprocamente, si la utilización de servicios extranjeros en gran escala no se puede traducir en serias dificultades para la producción, los puertos y toda la economía española, pues la competencia, reservándose la posibilidad de decidir sobre el precio del transporte y sobre la utilización de los servicios, se coloca en posición de imponer su criterio sobre los mismos, es decir, imponer a los utilizadores nacionales un sobreprecio del que las víctimas no siempre se dan perfecta cuenta, por lo que el interés en contar con una flota mercante eficaz y rentable es más interesante a la industria y el comercio nacional que a la propia flota.

En otro aspecto, puesto que la estrategia comercial no es más que un aspecto de la estrategia total, de ello se deriva que la política portuaria adquiera un significado en la política general del país. En este campo toda política y estrategia naval debe tener en cuenta la defensa de los complejos portuarios en el momento crítico de la conjunción entre el transporte marítimo y el resto de los transportes (terrestre o aéreo). Aparte de las posibilidades de ataques nucleares, los sistemas portuarios pueden verse amenazados por acciones de sabotaje y otras similares. En cuanto a las primeras, la dispersión sigue considerándose fundamental aunque no asegure la continuidad del flujo de alimentación, entendiéndose como sistema portuario el área geográfica costera en la cual poder dispersar la flota mercante al comienzo de las hostilidades.

Esta es una cuestión importante, pero que es difícil de resolver a causa de las fuertes inversiones que son necesarias para la adaptación de radas y

abrigos de emergencia a las exigencias de un tráfico que requiere, para poder asegurar aquella continuidad en el flujo, de complejas instalaciones portuarias, por lo que la dispersión, en un marco estratégico, sólo es eficaz si se dispone de un sistema portuario capaz de continuar trabajando en cualquier circunstancia. Además, la defensa de las áreas portuarias requiere un sistema eficiente antisabotaje y antisorpresa, especialmente en los puertos donde con mayor posibilidad puede manifestarse la acción subversiva.

Estas consideraciones tienden a demostrar cómo la posibilidad de las operaciones marítimas comerciales se ve condicionada a una adecuada protección, directa o indirecta, de las áreas portuarias, lo que indica que la estrategia marítima se debe extender también sobre tierra firme.

Pero desde el punto de vista que nos ocupa, la Marina Mercante, vehículo insustituible de esas corrientes de tráfico, está adquiriendo otro importante valor, como medio necesario para garantizar la movilidad estratégica de las fuerzas navales, en caso de crisis, conflicto o guerra. En esencia, disponiendo en un momento dado de unidades perfectamente capacitadas y adiestradas, pues su mera existencia tiene ya un carácter disuasorio, y por ser su función vital para poder aplicar el poder militar en el momento y lugar oportuno.

Este concepto iniciado y desarrollado por los norteamericanos en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial y luego más perfeccionado adoptado por la Marina soviética y Royal Navy, tuvo su máxima expresión de efectividad en la campaña de las Malvinas, pues gran parte del éxito británico se debió al esfuerzo y, también, al sacrificio de su Marina Mercante.

El problema estratégico-logístico de concentrar en un punto crítico fuerzas superiores, antes que lo efectúe el enemigo, no es tan sencillo en la fase de ejecución, especialmente cuando es necesario llevar a cabo un transporte marítimo.

Precisamente éste podría ser el caso de España si se tiene en cuenta su especial situación geoestratégica, el carácter de insularidad de parte de su territorio y las obligaciones que tendría que asumir en caso de conflicto en sus zonas de influencia y responsabilidad.

Actualmente, el traslado de una División del Ejército de Tierra o el de una Fuerza de Intervención Inmediata fuera de la península implica la elección de los medios marítimos precisos no sólo para el embarque de la fuerza, sino también el de los elementos logísticos que le son imprescindibles para poder combatir. En esto radica la problemática con la que debe enfrentarse la Armada, como responsable de facilitar los medios de transporte y otorgarles protección en la mar, vía que van a utilizar.

La dificultad que en principio aparece no incide tanto en el peso y volumen de los elementos con que cuenta una gran unidad mecanizada o acorazada, sino en su número, alrededor de unos 750 vehículos, alguno de ellos muy peculiares, como los carros-puente, la artillería autopropulsada, etc.,

pues aunque tengan un peso inferior al de un carro de combate, su estiba origina graves problemas en el reducido espacio de un buque.

Dicha cuestión no se puede resolver limitándose a aumentar el número de buques, dado que es necesario disponer de unidades idóneas que dispongan de plumas poderosas, una gran resistencia estructural en sus cubiertas, nuevos sistemas de entrada y salida de vehículos, etc., razones por las que los actuales buques mercantes convencionales no parecen ser los más adecuados.

Por otro lado, acudir a los transportes de guerra o buques anfibios, ya sean APA, AKA, CSD, LST, etc., para dotar de una eficiente movilidad estratégica a las fuerzas de intervención, es una solución poco rentable y costosa. Si esos buques son totalmente necesarios para el transporte de asalto, no se puede decir lo mismo en el caso de un transporte administrativo, si observamos que harían falta tantas unidades que, de obtenerlas, nos llevaría a disfrutar de una marina desequilibrada, poco racional y excesivamente cara en relación con su eficacia, por no recordar los buques escoltas que reclamaría su protección en la mar.

De ahí que la solución resida en encontrar unos medios de transporte marítimo que siendo rentable su explotación en tiempo de paz, por pertenecer a la Marina Mercante, permitan su empleo en época de guerra para el transporte logístico y administrativo, mediante su oportuna organización, coordinación y preparación en época normal.

Es fácil pues advertir la importancia de poseer una Marina Mercante moderna y en condiciones de ser utilizada con celeridad como auxiliar de la Marina de Guerra en periodos de emergencia, crisis o conflicto armado, bien que ese empleo tienda a ser cada vez menos auxiliar, pues las nuevas técnicas que se han introducido en la construcción naval han hecho que disminuyan las diferencias entre los buques de guerra y los comerciales como plataformas navales básicas.

La tendencia hacia la modularización que, a su vez, hace disminuir la diferencia entre los buques que monten cualquier sistema de armas, induce a pensar en una nueva estructuración de los elementos navales, formados por un núcleo de unidades especializadas y siempre dispuestas a entrar en acción, los verdaderos buques de guerra, y un gran número de mercantes en condiciones de integrarse fácil y rápidamente en una fuerza de combate.

La característica de los modernos buques mercantes y el desarrollo de la técnica de contenedores, aplicada al uso militar, así como el de la tecnología VSTOL, permitirán en un próximo futuro el estar en condiciones de disponer de una variedad de unidades de combate auxiliares de una alta calidad, por lo que no se pueden olvidar las posibilidades que encierran las revolucionarias innovaciones aportadas por los veloces buques intermodales en sus tres clases más importantes: portacontenedores, portabarcasas y unidades roll on-roll off.

Pero lo que interesa resaltar son algunos de los cometidos que pueden ya desempeñar los buques mercantes, no sólo en relación con la esfera de la

movilidad estratégica, sino ante su posible utilización como unidades auxiliares de combate, bien sea en el apoyo directo a las operaciones navales o para trasladar refuerzos a las tropas combatientes, siendo quizá el primer empleo el más moderno y revolucionario, aunque dicha función la llevó a cabo la Marina Mercante en el pasado con gran eficacia.

En cualquier caso, las unidades de dicha Marina se encuentran capacitadas para cumplimentar un gran número de misiones, especialmente en el campo de la logística naval, del suministro de combustible, del embarque de vehículos, piezas de repuesto, personal, etc., cometidos que ya se realizaron durante la Segunda Guerra Mundial, pero cuya importancia ha aumentado considerablemente en nuestros días, si atendemos a la actividad de las flotas comerciales soviética, inglesa y norteamericana en apoyo de sus fuerzas operativas que maniobran a grandes distancias de sus bases.

Actualmente la URSS dispone de unos 370 cargueros y 112 petroleros de menos de veinte años, con una velocidad superior a los 15 nudos y equipados para participar en misiones de apoyo a gran distancia. En la práctica se trata de unidades con un *status* militar que ondean la bandera mercante, análogamente a la Real Flota auxiliar británica que tan brillantemente colaboró al éxito en la campaña de las Malvinas, lo que permite a sus unidades una libertad de movimientos y de facilidades jurídicas insospechadas. A título comparativo observemos que la Marina americana cuenta, a su vez, con una reserva naval de 239 mercantes y 62 petroleros para utilizarlos, en caso necesario, en análogos cometidos.

En cuanto a España, está bien claro que nuestras necesidades no son las mismas que las de las grandes potencias o de aquellas otras, como Francia, con responsabilidades e intereses en Ultramar, pero nuestra adscripción al mundo occidental, por la posición geográfica que ocupamos y por la naturaleza de las amenazas potenciales, se hace preciso contemplar la posibilidad de que nuestra Marina Mercante tenga que efectuar transportes de fuerzas, intervenir en ciertas misiones relacionadas con operaciones anfíbias o contribuir al apoyo logístico naval del Grupo de Combate.

Sin embargo, esas posibilidades son bastante escasas en nuestro caso tal como se demostró en la pasada evacuación del Sahara, en la que el peso de la operación recayó sobre nuestras reducidas unidades anfíbias, cuya misión no es precisamente la de efectuar aquel tipo de transporte, equipos de la infraestructura, personal civil y hasta, como hicieron, los ataúdes de los españoles allí enterrados.

Pero es que además parece difícil la posible utilización de portacontenedores en misiones propias de la Armada, tanto por el reducido tamaño y escaso número con el que cuenta nuestra flota mercante como por el excesivo coste de los contenedores que habrían de adquirirse para hacer viable el uso de sus unidades, contenedores similares a los de los programas americanos RMSD y MSNAP, dado que en nuestro caso su número tendría que ser limitado, y también ante la necesidad de obtener vectores aéreos con los que dotar a esos mercantes reconvertidos.

El proyecto norteamericano RSMD tiende a establecer a bordo de los buques mercantes una plataforma de helicópteros, de tal modo, que dichas unidades puedan participar en: misiones de escolta de convoyes, dado que es una guerra de cierta entidad, resultaría prohibitivo llevar a cabo tal protección con verdaderos buques escoltas, de los que el mundo occidental anda escaso; acciones de lucha a/s en las proximidades de los puertos; servir de bases de apoyo de las fuerzas de Infantería de Marina; convertirse en buques hospitales, talleres, frigoríficos, etc., todo ello, gracias a unos contenedores especiales que se instalarían en ciertos buques mercantes y capaces de proporcionar cuatro elementos funcionales básicos: cubierta de vuelo, hangar, alojamiento de dotaciones y depósitos de combustible para aeronaves, aire acondicionado y sistema eléctrico independiente del que monta el propio barco.

Por su parte, el segundo proyecto norteamericano MSNAP propugna el convertir a los buques portacontenedores en portaaeronaves auxiliares o habilitados como centros de comunicaciones, etc. En el primer caso se logra gracias a una cubierta de vuelo portátil que se extiende sobre los contenedores superiores, habiendo demostrado la experiencia que es apta para operar desde ella aviones de despegue vertical y helicópteros.

Para nosotros, el obstáculo que representa su obtención podría superarse si interviniésemos en su producción dentro de un marco europeo OTAN, pues no cabe duda que el coste del programa se abarataría y, en tal supuesto, valdría la pena disponer de esos buques auxiliares en condiciones de integrarse en nuestras fuerzas navales y complementar a las unidades portaaeronaves, unidad de la que siempre será difícil disponer más de una y máximo dos.

Otro tipos de buque mercante de un alto valor militar pero del que difícilmente se puede disponer, es el portabarcasas, unidad ideal para el transporte de fuerzas en una operación de asalto anfibio o para el apoyo logístico de éstas en las cabezas de playa, gracias a su notable convertibilidad de empleo de tiempo de paz al de guerra.

Se trata de unidades cuyo proyecto se deriva de la técnica de diques flotantes aplicado a las unidades anfibas, siendo fácilmente adaptadas como LSP, utilizando sus barcasas como medios de desembarco o como LHA, gracias a los grandes espacios disponibles en cubierta para operaciones de helicópteros.

Se acostumbra llamar a estos buques “las LHA de los pobres”, lo que no es correcto ni apropiado puesto que son unos buques muy caros y, además, poseen algunas características superiores a las de una verdadera LHA. Por otro lado, gracias a su capacidad para producir riqueza en operaciones comerciales, parece factible el poder amortizarlas en un breve período de tiempo, algo que les está vedado a las LHA, por lo que se puede estimar que sería extremadamente importante para una nación como la nuestra, esencialmente marítima, disponer de esas unidades tan bivalentes en el plano comercial y militar.

La posesión de algunas de esas unidades, además de ser útiles para nuestro sistema portuario, dado que, en ciertos casos, podrá ayudar a descongestionar algunos puertos como los de Las Palmas o Cádiz, constituiría una formidable potenciación de la movilidad anfibia de la Armada y ayudaría a resolver los problemas de transporte de medios pesados que actualmente está confiado a unas LST pasadas de años.

En lo que concierne a las unidades tipo roll on-roll off, la primera de las cuales apareció en nuestra Marina Mercante en 1969, se caracterizan por disponer de grandes portas a proa, popa y en los costados, lo que las permite cargar y descargar horizontalmente vehículos y toda clase de material, al igual que lo hacen las mencionadas LST, convirtiéndose en buques muy adecuados para embarcar una fuerza móvil dotada de medios mecanizados, tanto en la modalidad de transporte anfibia como logístico.

Afortunadamente contamos con unidades de este tipo, lo que en tiempo de guerra representaría un importante incremento de las posibilidades de la Armada, especialmente, si se utilizan como vectores para el lanzamiento al agua de vehículos anfibios sin verse precisados a permanecer fondeados.

Aprovechando que una parte de estas unidades pertenecen a compañías bajo dependencia directa o indirecta del Estado, sería interesante comprobar si para intervenir en una misión naval se deberían reforzar las rampas que lanzasen los vehículos anfibios LVTP.

De otros tipos de buques, como los cargueros y petroleros, la Marina Mercante española cuenta con un gran número, por lo que sometidos a pequeñas transformaciones, para aprovisionar a otros buques en la mar, podrían llegar a ser de gran utilidad en ciertos tipos de acciones.

Sin embargo, aunque la cantidad de buques roll on-roll off cargueros y petroleros de nuestra flota induce a un cierto optimismo sobre la entidad de medios navales que, en un momento dado, puede disponer la Armada, la dificultad que se ofrece sería la de cómo utilizar esas unidades para que, ante una emergencia o conflicto, se encuentren disponibles y preparadas, pues nos introduciría en el delicado tema de las relaciones que deben existir entre la Marina Mercante y las necesidades de la Defensa Nacional, clima que tuvo su máximo apogeo desde el punto de vista de colaboración, unión y comprensión durante las guerras coloniales del siglo XIX, facetas que pone de relieve el libro que sobre la Compañía Transatlántica, escrito por el joven historiador alicantino Carlos Llorca y subvencionado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, debe aparecer en este mes de junio.

Un nuevo concepto de transporte que podría llegar a ser revolucionario, se relaciona con el submarino-petrolero o cargo de propulsión nuclear.

Aunque la idea es antigua, la primera experiencia del transporte de mercancías por submarino se dio en la Primera Guerra Mundial, en un intento alemán de burlar el bloqueo aliado, aunque después de efectuar una feliz travesía el submarino "Deutschland", hasta Nueva York, inexplicablemente el alto mando alemán paralizó el proyecto.

Posteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial son bien conoci-

dos los aprovisionamientos llevados a cabo por submarinos logísticos para aprovisionar a los operativos que se mantenían ante las costas norteamericanas o los envíos, por idéntico medio, de caucho procedente de Indonesia al Japón, o los apoyos en víveres y municiones por submarinos de 5.500 Tm a las guarniciones japonesas aisladas en los distintos archipiélagos del Pacífico.

La idea volvió a ser actualidad en Inglaterra en 1967 cuando el responsable de los transportes marítimos de la British Petroleum propuso la construcción de ese tipo de unidades.

En su opinión, sus ventajas se relacionaban con una gran reducción de resistencia al avance y del peso del casco. Con respecto a la primera, comprendía dos términos, una menor resistencia ligada a la formación de olas que prácticamente quedaba eliminada y al roce o frotamiento, que es proporcional a la superficie mojada, aunque se demostró que, en este último caso, la superficie húmeda no difería de la de un petrolero de eslora suficientemente grande en relación con el calado.

En cuanto al peso quedó demostrado que su estructura debería resistir una presión exterior de 2 a 3 kg/cm<sup>2</sup> a 20 ó 30 m. de profundidad, por lo que el casco podía ser mucho más ligero que el de un petrolero convencional.

Ese proyecto volvió a ponerse sobre el tapete unos años después, coincidiendo con el descubrimiento en la costa norte de Alaska de yacimientos petrolíferos que representaban del 10% al 20% de las reservas de América del Norte, pues surgía el interrogante de cómo remitir ese oro negro hacia los EE. UU., al desecharse inicialmente el oleoducto de 5.000 km. de longitud hacia la región de los Grandes Lagos.

El relativo fracaso del petrolero de 115.000 Tm. "Manhattan", que inició el primer envío, animó a la General Dynamic, el más importante constructor de submarinos de propulsión nuclear para la Armada estadounidense, a remitir un proyecto de petrolero submarino a las compañías Standard Oil de Ohio y New Jersey, a la Atlantic Richfield, a la Mobil Oil y a la Phillips Petroleum. La propuesta incluía una flota de seis petroleros submarinos, cuyas características eran: 300 m. de eslora, 42 m. de manga, 25 m. de puntal, 18 nudos y 170.000 Tm. de desplazado, capaz, según los diseñadores, de transportar el petróleo de Alaska a las refinerías de la costa atlántica, navegando por debajo de la capa de hielo del NO. Por otra parte, la rotación o viaje de ida y vuelta supondría 15 días, en lugar de los 35 que requerirían los petroleros de superficie.

El proyecto fracasó, al aparecer nuevos yacimientos al S. de Alaska y NO. de Canadá, que influyeron para la construcción de unos oleoductos más cortos que el inicialmente previsto. Las unidades aerodeslizadoras conocidas como buque "sobre colchón de aire" tardaron mucho tiempo en desarrollarse debido, inicialmente, al desinterés que por tales navíos demostraron las administraciones militares de las principales potencias marítimas. Para ello aducían que no ofrecía ventajas económicas determinantes y que, desde un punto de vista estrictamente aerodinámico, sus cualidades no

eran muy brillantes, además de no poder elevarse su desplazamiento para hacerlo rentable al situarse su tonelaje óptimo en las 400 Tm. Por el contrario, su ventaja se relacionaba en su relación carga útil/peso total, muy superior al de un avión y mercante convencional, y con la ligereza de su casco, al aplicarle métodos de la construcción aeronáutica, aunque en la práctica se observó la dificultad para crear estructuras que soportasen en alta mar un oleaje que superase una fuerte marejada.

Fue en 1968, con avances tecnológicos que mejoraban sus limitaciones, cuando la US Navy encargó buques de asalto de este tipo de 100 Tm. y, más tarde, en 1971, dos navíos de desembarco de 150 Tm. y 60 nudos, así como una serie de unidades de 60 Tm. para el Ejército de Tierra y Marine Corps.

Pero su confirmación como unidad naval de asalto se debió a la Marina iraní, que ya, en 1972, sorprendió a todos los expertos occidentales con la utilización masiva de este tipo de buques en su guerra con Irak, unidades adquiridas en Inglaterra. Ese eficaz empleo anfibia motivó que, a partir de entonces, las grandes marinas dedicaran una mayor atención al sistema "colchón de aire", hasta figurar en la lista de buques de numerosas Armadas en 1990, entre otras, en la Marina americana, con los previstos "93 LCAC"; en la Royal Navy con los tipo "13 H 7" o en la Marina soviética con las 16 unidades de 220 Tm. de la clase "AIST", los 17 de 87 Tm. clase "LEBED", los 36 de 27 Tm. de la clase "GUS" y nuevos prototipos anfibios. En cuanto a España, los prototipos construidos por la empresa Checonsa en el Mar Menor, que en los primeros años de los ochenta merecieron un apoyo técnico y financiero por parte de la Armada, posteriormente parece haberse relegado y olvidado el proyecto por problemas presupuestarios.

Finalmente, otro tipo de buque concebido para la Marina de recreo, como es el "Catamarán", ha adquirido carta de naturaleza en la Marina norteamericana, al adquirir en los años setenta dos unidades de alta mar, de 4.200 Tm., 75 m. de eslora, 15 nudos y con un radio de acción de 6.000 millas, destinados al salvamento de submarinos. Sin embargo, aunque el Centro de Homologación y Desarrollo de la US Navy concibió en su día la posibilidad de obtener portaaeronaves de este tipo, el excesivo coste y las modificaciones que hubieran sido preciso efectuar en los diques de carena, obligaron a abandonar el proyecto. De ahí que sobre el plano militar es muy probable que la fórmula "Catamarán" quede abandonada por mucho tiempo, tanto en los EE. UU. como en otros países marítimos.

Por cuanto acabamos de señalar, estimamos que, desde el punto de vista de la Defensa Nacional, sería deseable constituir una Reserva Naval Mercante, basada en un número limitado de unidades, especialmente idóneas para desempeñar ciertos cometidos y algunas misiones muy específicas ligadas a la movilidad.

Aunque ha existido y quizá continúe vigente una normativa legal al efecto, el lograrlo conllevaría en la práctica ciertas dificultades. Así, por ejemplo, la ley de 2 de junio de 1939 del Crédito Naval a la Construcción que

ordenaba remitir a la Armada los proyectos de aquellos buques acogidos a dicha ley, con objeto de determinar las modificaciones, especificaciones o instalaciones que se estimaron precisas para poder actuar, en cada caso, como unidades auxiliares de la Marina de Guerra, son preceptos que mantiene la Marina inglesa y soviética, pero aquí por múltiples causas y errores, de unos y otros, el tiempo los ha paralizado.

No obstante, sobre papeles existe una normativa para poder utilizar los buques mercantes en épocas de guerra y situaciones de emergencia, como son, por ejemplo, la relativa al contrato, modalidad prevista en el convenio regulador de los servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional que condujo en 1978 a un contrato que suscribió la Subsecretaría de la Marina Mercante con la Compañía Trasmediterránea, que satisfacía las necesidades de transporte del Ministerio de Defensa, al tiempo que contemplaba las cláusulas administrativas y el régimen contractual para abonar el pago de tales servicios.

Por otra parte, aunque la Armada desarrolló un plan que incluía dos formas de utilización, la incautación y la prestación de servicios, modalidad cuya puesta en práctica debería sancionar un Real Decreto del Gobierno, ya que es éste al que la Ley Básica de Movilización atribuye la facultad de acordar la requisita e imponer la prestación de servicios. Su posible puesta en práctica choca con numerosos obstáculos, entre otros, la dificultad burocrática que imponen los distintos órganos de la Administración que deben intervenir.

Aún se podrían recordar otros casos, como es el relativo al Control del Tráfico Marítimo o el de la Movilización total de la Marina Mercante.

Sin duda existen muchas lagunas y una legislación muy confusa que es preciso aclarar si se quiere evitar que, cuando sea urgente y necesario tomar una serie de decisiones en aquellos campos relacionados con la Marina Mercante, una serie de Ministerios y organismos por estimar que son los llamados a actuar lo hagan de una forma simultánea y descoordinada. Para ello sería preciso arbitrar, además, los incentivos necesarios, mediante primas, ventajas económicas, etc., para que todos los actuales problemas tuvieran una feliz resolución.



