

TRAYECTORIA DE LA ARMADA DESDE EL FINAL DE LA GUERRA CIVIL

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



El propósito al emprender este trabajo es describir, dentro del espacio que me brinda esta REVISTA, la trayectoria que ha seguido la Armada española desde el final de la guerra civil, destacando sus empeños, logros y frustraciones más sobresalientes. Me valdré fundamentalmente de los conocimientos personales que fui registrando durante los cuarenta y siete años que serví en ella y de la información que, de diversas fuentes, obtuve posteriormente.

Es obvio que los juicios que emito los formulo a título personal, por lo que, pese a haberlo procurado, no pueden estar exentos de subjetividad.

Al terminar la guerra civil en 1939 se produjo un suceso de gran trascendencia para la Armada: la recuperación en la Base Naval de Bizerta, en el Protectorado francés de Túnez, de tres cruceros, ocho destructores y un submarino, que habían servido bajo bandera republicana y en dicha base habían sido internados. Con la perspectiva del tiempo transcurrido se puede asegurar que su pérdida no hubiera podido ser repuesta.

Pese a las pérdidas sufridas por ambos bandos durante la guerra civil, el valor militar de la fuerza naval en 1939, gracias a los barcos dados de alta durante ella, experimentó poca variación respecto al de 1936, en lo relativo a unidades operativas de superficie, aunque sí había disminuido el del Arma Submarina. Pero la reducción más sensible de la capacidad operativa de la Fuerza Naval fue debida a la creación del Ejército del Aire, siguiendo las teorías del «aire integral» entonces en boga. El recién creado Ejército del Aire absorbió a la Aeronáutica Naval, que en 1936 contaba con un centenar de aviones, sin que la pretendida cooperación Marina-Aire pudiera suplirla.

Mucho tiempo tendría que pasar para que la Armada recuperara sus perdidas alas. Pérdida a la que nunca se resignó, ya que su doctrina, desde mucho antes de la guerra civil, siempre entendió que el Mando Naval debía contar con aviones propios para disponer de ellos con la misma libertad con que utilizaba sus buques de superficie y submarinos.

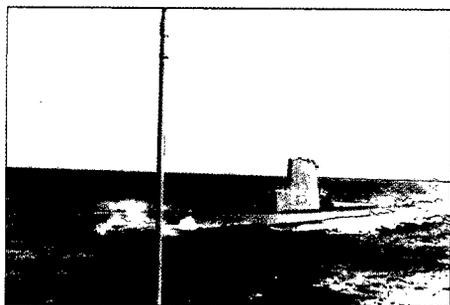
Terminada la guerra civil, lo primero que hubo que hacer fue restañar las heridas remozando barcos y restaurando las instalaciones en tierra dañadas

por los bombardeos. Muchas se ampliaron y modernizaron. Cinco meses después de concluir nuestra guerra, se desencadenó la segunda guerra mundial, en la que, afortunadamente, no participamos, gracias en parte a la influencia que en el ánimo de Franco tuvieron los criterios estratégicos sustentados por el Estado Mayor de la Armada, compartidos y aprobados por el entonces ministro de Marina contralmirante Salvador Moreno.

Tras la segunda guerra mundial se inició el período de aislamiento internacional del régimen, que duró varios años, lo que retrasó la recuperación de España e impuso una obligada «autarquía», que tuvo una incidencia muy negativa en la reconstrucción de nuestra Fuerza Naval.

Para la Armada fueron años difíciles, en los que si bien con gran esfuerzo se consiguió recuperar y modernizar en cierta medida los ya anticuados barcos supervivientes de la guerra civil, se presentaron obstáculos insalvables en la realización de las nuevas construcciones navales que se emprendieron. Estas dificultades no fueron debidas exclusivamente a la escasez de recursos económicos —aunque la carencia de divisas limitaran las importaciones—, sino que, en mayor medida, se derivaron de una capacidad técnica limitada de nuestras oficinas de proyectos y astilleros y, sobre todo, de una industria incapaz de suministrar a éstos el material y los equipos de la calidad requerida.

Los barcos que se pudieron construir en los años cuarenta fueron de características muy modestas, y el armamento que montaron anticuado.



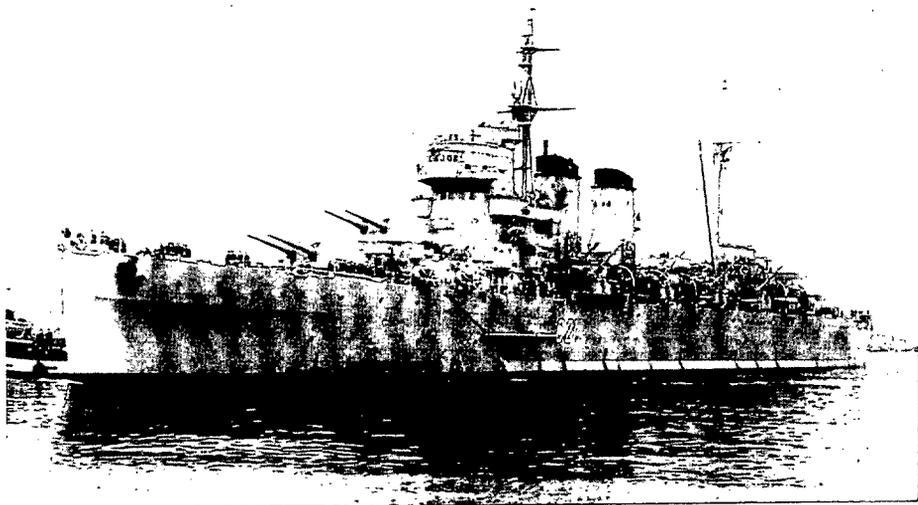
El submarino *García de los Reyes*, el «treinta y único».

Las mayores frustraciones se produjeron durante la accidentada y prolongada construcción de los *Audaz* y de los *Oquendo* y en el fracasado proyecto de los submarinos «G».

Es obvio que lo que obligó a mantener en servicio cruceros y destructores obsoletos, mal armados y de diseño anterior a la guerra civil fue la imposibilidad técnica y económica de poder sustituirlos por otros más modernos con la requerida capacidad antiaérea y antisubmarina. Desguazarlos hubiera supuesto quedarnos sin Marina de Guerra.

Sin embargo, contra todo pronóstico, todas estas unidades prestaron servicios muy valiosos durante el conflicto Ifni-Sahara de 1957-58. Su capacidad artillera de superficie permitió emplearlos en el bombardeo de costa y de apoyo de fuego al Ejército, y su velocidad de utilizarlos como transportes rápidos de tropas en momentos críticos.

Gran influencia tuvo como maniobra disuasoria la demostración naval frente a Agadir en diciembre de 1957, en la que participaron los crucero *Canarias* y *Méndez Núñez* y cuatro destructores de la clase *Churruca*.



El crucero *Canarias* fotografiado hacia finales de los cincuenta, con la antena del radar aéreo y las chimeneas desdobladas. El palo mayor sigue siendo esto: el palo mayor. Su actuación en el conflicto Ifni-Sáhara fue destacadísima.

En 1953 la firma de los primeros convenios concertados con los Estados Unidos tuvieron, posteriormente, las siguientes consecuencias:

- La transferencia de buques como los cinco destructores de la clase *Fletcher* (los «latinos») y del submarino *Kraken* (el omnipresente «treinta y único»), lo que nos permitió realizar ejercicios combinados en condiciones de paridad con las Marinas amigas de la OTAN, a la que entonces no pertenecíamos.
- La capacitación técnica del personal hasta el punto de poder afirmarse que la Armada contó desde los años sesenta con un plantel de profesionales, en todas las categorías, a la altura del de la Marina de cualquier país europeo y preparado para mantener y ampliar el nivel de adiestramiento naval alcanzado —en el que se siguieron los métodos de la US Navy— de forma continuada.
- La adopción de los procedimientos tácticos y de comunicaciones de la OTAN, ya que la Armada siempre consideró que acabaríamos ingresando en ella, por lo que nuestros barcos y dotaciones tenían que estar preparados para integrarse en una Fuerza Aliada Combinada.
- La modernización llevada a cabo por la Empresa Nacional «Bazán» de veintinueve buques, incrementando con ello el valor militar de unas

unidades que apenas lo tenían, aunque el armamento que montaron datara de finales de la segunda guerra mundial. Con la llamada «modernización» la Empresa Nacional «Bazán» adquirió una inestimable experiencia técnica.

Pero todos estos barcos, modernizados o transferidos por la Marina norteamericana no podían satisfacer las necesidades nacionales, por lo que la Armada pretendió poner en marcha un nuevo Programa Naval.

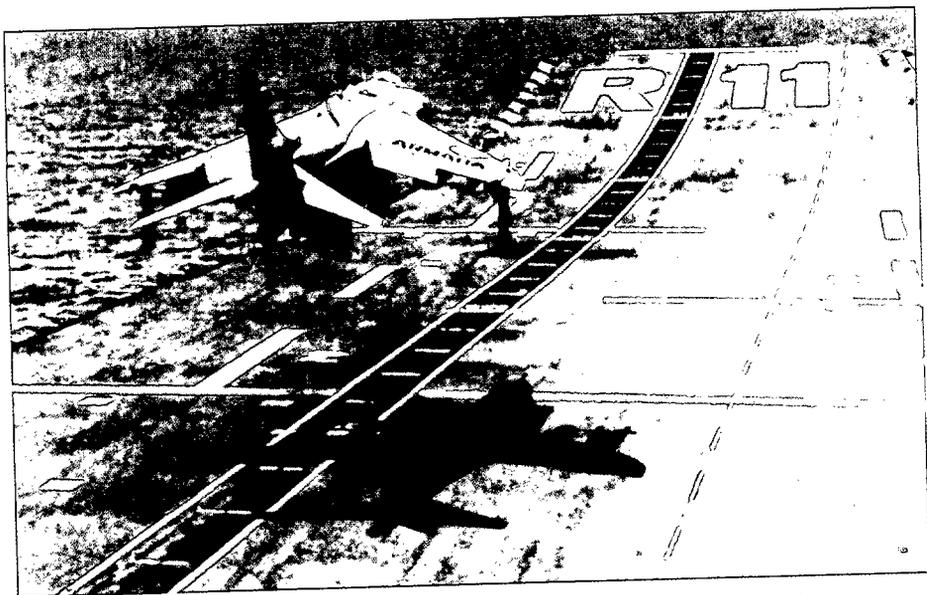
En este terreno, los esfuerzos realizados por la Armada, intentando justificar su necesidad con exhaustivos estudios estratégicos, para conseguir la aprobación por los diferentes Gobiernos de la nación de un plan meditado y equilibrado de construcciones y después llevarlo a cabo de forma continuada, no han sido, generalmente, coronados por el éxito.

Esta suerte han corrido el proyecto de los años sesenta redactado por la Escuela de Guerra Naval, con el estímulo y apoyo del almirante Carrero Blanco, las construcciones programadas en el Plan General de la Armada 72/79 y el minuciosamente estudiado Plan Alta Mar de finales de los ochenta, que no pudieron llevarse a cabo por dificultades presupuestarias.

Pese a ello, las leyes de financiación 85/65, 32/71, DL 5/77 y 44/82, con las posteriores que prorrogaron ésta, que estrictamente nunca se cumplieron, permitieron llevar a cabo la construcción de buques modernos como las fragatas de la clase *Baleares* y los submarinos de la clase *Delfín* y, posteriormente, las fragatas de la clase *Santa María* y los submarinos de la clase *Galerna*. Todos éstos eran y son barcos equiparables a los que se encuentran en servicio en las Marinas occidentales actualmente.

Una coyuntura política favorable permitió a la Armada colmar sus aspiraciones, consiguiendo del Gobierno en junio de 1977 la orden de ejecución de lo que llegaría a ser el magnífico portaaviones *Príncipe de Asturias* para aviones de toma vertical y despegue corto. Precisamente la aparición de este tipo de avión a finales de los años sesenta, abrió perspectivas inexistentes a las marinas de las potencias medias, como España, que no disponían de recursos para construir y sostener grandes portaaviones capaces de operar con aviones a reacción convencionales de carrera normal. Al prometedor futuro de los VSTOL (*Vertical Short Take off And Landing*), se asió la Armada siguiendo el camino emprendido por la Marina británica, la Marina soviética, el U.S. Marine Corps, la Marina india y posteriormente la Marina italiana.

Pero antes fue preciso hacer un largo recorrido. Ya en un acta de una reunión de la Junta Táctica del Estado Mayor de la Armada, fechada el 27 de diciembre de 1946, se decía: «Nuestra Marina no tendrá ningún valor militar ni ninguna posibilidad de actuación dentro de las normas tácticas hoy imperantes en tanto no disponga de portaaviones. Por ello, no debe regatearse esfuerzo alguno hasta lograr un buque de este tipo por modesto que sea, a fin de contar con una doctrina de utilización de los mismos».



Avión Harrier AV-8B despegando de la cubierta del *Príncipe de Asturias*.

El primer paso fue la adquisición de tres helicópteros *Bell* en 1953, a los que siguieron otros de mayor valor militar hasta llegar a los flamantes *Sea King*. Las gestiones iniciadas en 1957 cerca de la Marina norteamericana dieron su fruto diez años más tarde con la cesión del *Cabot*, que, como porta-helicópteros *Dédalo*, sirvió en la Armada hasta que se adquirieron los aviones *Harrier V-8A*, en que pasó a clasificarse oficialmente como portaaeronaves.

La creación del Grupo Aeronaval de la Flota en 1977 permitió perfeccionar el adiestramiento aeronaval y elaborar la doctrina a la que aludía la Junta Táctica en 1946. El viejo *Dédalo*, tras veintiún años de servicio en la Armada, fue relevado por el *Príncipe de Asturias* en 1989, permaneciendo previamente durante algo más de un año los dos portaaviones en servicio activo.

Al compás del crecimiento de la capacidad aeronaval de la Flota, también crecieron la Fuerza Anfibia y la Infantería de Marina, elementos distintos de un conjunto complementario.

La creación de nuestra Fuerza Anfibia fue consecuencia de la carencia de medios de desembarco, cuya necesidad se puso de manifiesto durante el conflicto de Ifni-Sáhara, al que con anterioridad hemos hecho referencia. El que inicialmente fue Grupo de Desembarco, después sería sucesivamente Agrupación Anfibia y Mando Anfibia, para llegar a ser el actual Grupo DELTA.

A excepción de las barcasas «K» construidas en Ferrol y de las EDIC de diseño francés, construidas en La Carraca, todas las unidades del llamado



Mando Anfibio —ahora Grupo DELTA— fueron transferidas por la Marina norteamericana y después compradas: buques de desembarco medio (LSM), buques de desembarco de carros (LST), transportes de ataque (APA y AKA) y buque-dique de desembarco (LSD).

En 1975 la capacidad de alojamiento de personal y de carga de material del Mando Anfibio, incluso considerando un coeficiente de disponibilidad de un 60 por 100, era suficiente para situar en playa una respetable Fuerza de Desembarco extraída y formada con los medios de que disponía el Grupo Especial de Infantería de Marina, más tarde Tercio de Armada.

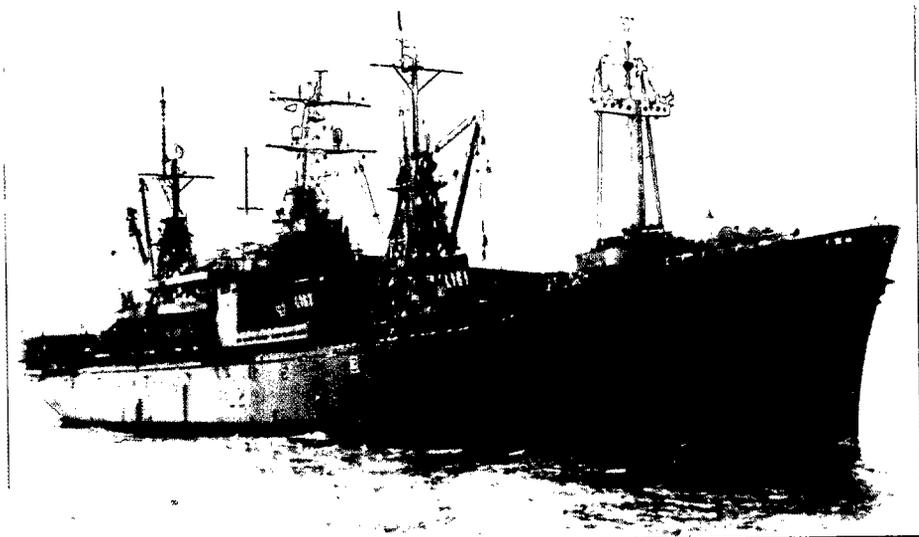
El talón de Aquiles de nuestra Fuerza Anfibia era disponer de un solo buque-dique, en cuyo pozo se podían ubicar cargadas lanchas LCU

y LCM-8 y en su cubierta de vuelo varios helicópteros. Cuando el LSD *Galicia* tuvo que ser dado de baja en 1987, sin poder ser sustituido por otro barco del mismo tipo, la capacidad anfibia del Grupo DELTA quedó sensiblemente mermada, continuando su declive con el desguace sucesivo de los tres LST.

Actualmente se ha contenido dicha tendencia con la adquisición a la Marina norteamericana de dos LST de la clase *Newport* y, se volverá a recuperar la capacidad perdida cuando entren en servicio los dos LPD cuya construcción se está llevando a cabo. La construcción de estos dos nuevos buques-diques la



Ejercicio de desembarco de fuerzas del TEAR.



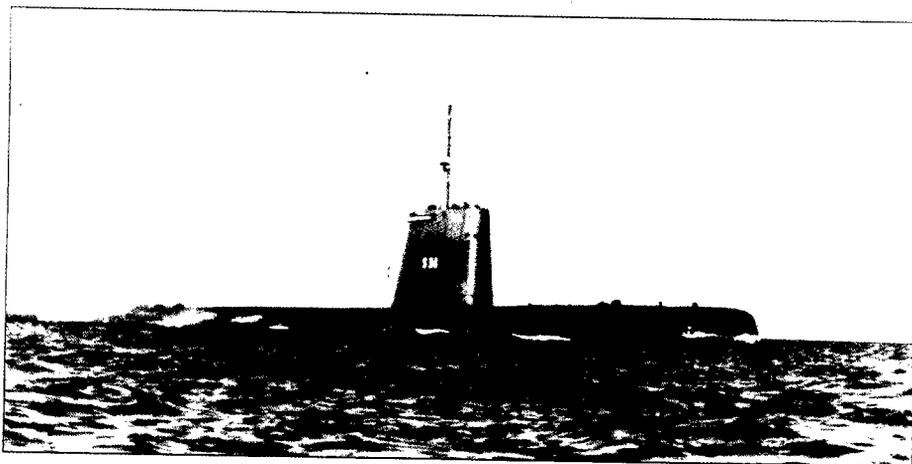
El transporte de ataque *Castilla*, que próximamente causará baja en la Armada.

motiva principalmente la nueva orientación estratégica de intervención en costa hostil en misiones humanitarias y de mantenimiento o imposición de la paz.

El impulso inicial a la orientación decididamente anfibia de nuestra Infantería de Marina lo dio el ministro de Marina almirante Abarzuza, que creó en 1957 el Grupo Especial Armado con el abundante armamento recibido de los Estados Unidos. El almirante Abarzuza no cejó en su empeño de transformar una tropa principalmente de guarnición, que se anquilosaba en sus viejos cuarteles, en una fuerza operativa convenientemente adiestrada para desembarcar con oposición en costa hostil. A dicho fin contribuyeron con gran entusiasmo y plena dedicación la inmensa mayoría de los jefes y oficiales del Cuerpo.

La reestructuración orgánica de éste culminó con la creación del Tercio de Armada en 1969, que hasta hace poco no alteró sustancialmente su organización. Actualmente se está procediendo a variarla, de forma que lo compongan una Brigada Operativa y una Unidad de Base.

El Tercio de Armada ha ido renovando continuamente su material con la sucesiva incorporación de tractores anfibios LVT-7, obuses Oto-Melara de 105/14, obuses autopropulsados ATP 155/32, carros *Scorpion* y M-60, misiles Dragon, Mistral, contra-carros TOW, etc. Sus efectivos y materiales permiten activar en cualquier momento una fuerza de desembarco equilibrada de unos 1.500 hombres.



Submarino *Cosme García*.

El submarino *García de los Reyes* S-31 fue, como hemos dicho, el embrión que permitió actualizar y desarrollar el Arma Submarina, que creció en la década de los setenta con la cesión y compra de los submarinos *Guppy* de procedencia norteamericana que permitieron cubrir el vacío que hubiera podido producirse hasta la entrega de los *Delfín*.

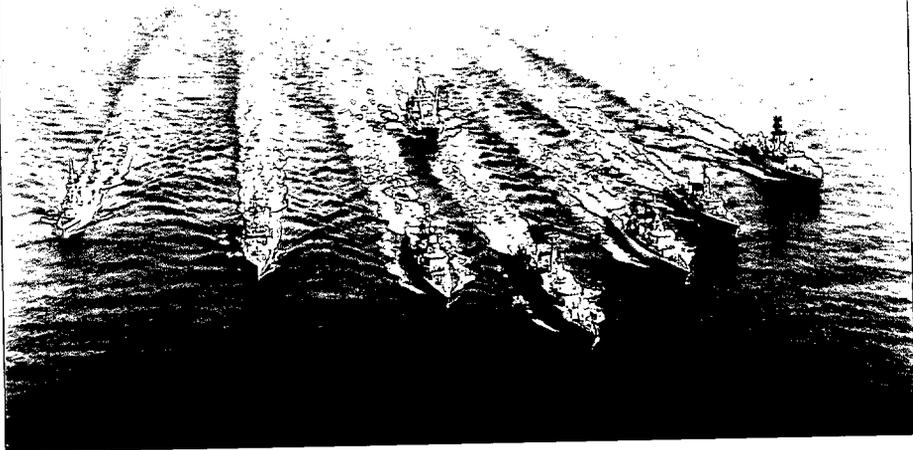
Si al principio de dicha década las fosas de la Base de Submarinos de Cartagena estaban medio vacías, cuatro años más tarde no serían suficientes para acomodar a todas las unidades de la Flotilla.

La construcción de los *Delfín* en Cartagena, con asistencia técnica francesa, constituyó un éxito. De ahí que se decidiera seguir avanzando en la misma dirección con la construcción de los *Galerna*, de proyecto derivado del anterior, de mayor desplazamiento y mejores características operativas.

El último de la serie, el *Tramontana*, se entregó a la Armada en 1985. Han transcurrido ya más de doce años sin que se haya puesto la quilla de ningún submarino en la factoría de Cartagena, donde tanto esfuerzo costó adquirir la tecnología necesaria para la construcción en España de submarinos modernos.

Aunque los ocho submarinos de que dispone la Armada constituyen un conjunto homogéneo y eficaz, su número es escaso dados los largos periodos de inmovilización que imponen un correcto mantenimiento de sus equipos. Pero lo peor no es que no se prevea aumentar su número, sino que posiblemente los *Delfín* tendrán que ser dados de baja antes de que puedan ser reemplazados por los cuatro de la serie S-80 que se proyecta construir.

Entre los acacimientos vividos por el Arma Submarina poco conocidos, han sido las misiones de reconocimiento llevadas a cabo por los submarinos S-34 y S-35 frente a la costa atlántica del norte de África antes y durante la crisis provocada por la «Marcha Verde» en 1975. Llevando a cabo estas



STANAVFORLANT. Mayo 1990. A la derecha de la fotografía, la fragata *Asturias*, primer buque de la Armada que se integró en STANAVFORLANT.

misiones dichos submarinos permanecieron muchos días en inmersión. Misiones parecidas han sido desempeñadas por nuestros submarinos de la clase *Galerna* en el Adriático durante las operaciones de bloqueo SHARP GUARD, así como las patrullas rutinarias de un mes de duración que se llevan a cabo en el Mediterráneo.

Aparte de los ejercicios de todo tipo realizados por la Fuerza Naval de carácter nacional o multinacional, entre sus actividades más destacables cabe citar su participación en todos los conflictos y crisis que han afectado a España: conflicto Ifni-Sahara, evacuación de Guinea Ecuatorial, retrocesión de Ifni, crisis provocada por la «Marcha Verde», conflicto del Golfo tras la invasión de Kuwait por Irak y operaciones de embargo y bloqueo en el Adriático durante el conflicto provocado por la desmembración de Yugoslavia.

La Armada en los últimos nueve años ha destacado corbetas y fragatas a las Fuerzas Navales de la OTAN: a la NAVOCFORMED, después STANAVFORMED, Fuerza Naval Permanente del Mediterráneo y a la STANAVFORLANT, Fuerza Naval Permanente del Atlántico, aunque los relevos no siempre se produjeran de forma continuada. En 1997 por primera vez ha ejercido el Control Táctico de la STANAVFORMED un capitán de navío de la Armada española.

Desde su creación en 1992 hasta su desactivación en 1996 la Armada mantuvo una fragata en la WEUCONMARFOR, Fuerza Marítima de Contin-

gencia de la UEO, organizada para llevar a cabo las operaciones de embargo y bloqueo marítimo, antes mencionadas, en el Adriático.

En abril de 1996 se activó por primera vez la EUROMARFOR, Fuerza Marítima Europea, al mando del almirante de la flota española, al que dicho año le correspondía ejercerlo. La EUROMARFOR, creada en 1995 a iniciativa de Francia, Italia y España, a la que más tarde se agregó Portugal, es una fuerza aeronaval no permanente, concebida para hacer frente a cualquier crisis que pudiera producirse en el Mediterráneo.

Desde 1939 las estructuras orgánicas de la Armada, como no podía dejar de suceder, han experimentado sucesivos cambios. Los más importantes fueron los introducidos como consecuencia de los estudios efectuados en los años sesenta por la Comisión de Estudios y Planes, abreviadamente COMESPLAN, que redactó el llamado Sistema UNO, cuerpo de doctrina que estableció conceptos orgánicos fundamentales, trazó al detalle la estructura orgánica de la Armada y asignó funciones y competencias a todas las autoridades navales, situando a cada una de ellas en el nivel que le correspondía. El Sistema UNO fue la base conceptual de la modélica Ley Orgánica de la Armada aprobada por las Cortes en julio de 1970. En dicha Ley quedaba perfectamente definida la figura del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, AJEMA, como primera autoridad de la cadena de mando naval bajo la dependencia política del ministro de Marina, separando la función de mando de las competencias políticas. La Armada siempre consideró que más tarde o más temprano un civil sería nombrado ministro de Marina, y que era necesaria delimitar claramente las competencias del AJEMA.

Con la filosofía orgánica contenida en el Sistema UNO se anticipó al resto de las instituciones del Estado.

En julio de 1977 se creó el Ministerio de Defensa. Desde 1939 habían coexistido tres ministerios militares tras la creación de dicho ministerio, la Armada, que desde 1714 había tenido voz en el gobierno de la nación, iba a estar representada en el Consejo de Ministros por el ministro de Defensa.

Las razones aducidas en pro de la institución de un Ministerio de Defensa, como el existente en otras naciones, fueron la conveniencia de una coordinación más estrecha entre los tres Ejércitos y un mejor aprovechamiento de los recursos. Aun reconociendo la validez de estos argumentos, en la Armada había quienes argüían que en una nación como la nuestra de mentalidad continental no contar con representación directa en el Gobierno sería perjudicial para el futuro de la Armada. Ironizando, se sacaba a colación la época en que la cartera de Marina estaba tan poco valorada en la clase política, que, generalmente, se le asignaba al que ocupaba el último lugar en la lista de los «minis-trables».

El primer órgano centralizado establecido fue la Subsecretaría de la Defensa. En años sucesivos, en aras de la unificación y centralización para mejor

administrar los recursos, fueron creándose y ampliándose nuevos órganos centrales, tejiéndose una intrincada maraña orgánica, lo que ha supuesto un importante aumento de altos cargos y personal con el consiguiente incremento de la burocracia. Tan frondosa llegó a ser la estructura orgánica del Ministerio de Defensa, que en 1996 se procedió a una importante poda.

En suma, lo que se ha hecho es establecer una serie de órganos conjuntos de alto nivel político y administrativo, procurando al mismo tiempo que los Cuarteles Generales de los tres Ejércitos no se erigieran en herederos de los antiguos ministerios militares. También se ha potenciado la figura del jefe de Estado Mayor de la Defensa, JEMAD, pasando de un mando colegiado conjunto, como era la Juntas de Jefes de Estado Mayor, a otro unificado de carácter personal.



Seis de los nueve aviones Manómsyde F-4 y F-6 «Buzard» Escuadrilla de Caza de la Aeronáutica Naval en 1935 sobrevolando la Base Aeronaval de San Javier.

En cuanto a la organización interna de la Armada, son de destacar los cambios introducidos en el de la Flota. De la organización por «Divisiones» de los años cincuenta se pasó a la organización por «Tipos» en los sesenta. En los setenta se creó, como hemos dicho, el Grupo Aeronaval, y en 1988 se reestructuró completamente la organización de la Flota, cuyo almirante, ALFLOT; pasó a tener en permanencia bajo su mando a submarinos y aeronaves y, posteriormente, al TEAR.

También pasaron a depender del ALFLOT los centros de adiestramiento y algunas instalaciones de apoyo en tierra, entre ellas la base de Submarinos de Cartagena y la Base Naval de Rota, la más importante actualmente.

Esta última, la única con capacidad de apoyo aeronaval, fue potenciada en los años ochenta, incrementándose además en ella la presencia de personal

naval español que sobrepasa al norteamericano que los convenios vigentes autorizan. Aparte de servir de apostadero a las principales unidades de la Flota, en la base de Rota se ha ubicado el Cuartel General del ALFLOT, con sus centros informatizados de operaciones y comunicaciones.

Otro cambio orgánico importante ha sido el introducido en el Estado Mayor de la Armada al crearse el Mando Operativo Naval, el MON, que ejerce el AJEMA. Los tres mandos operativos principales, el terrestre, el naval y el aéreo dependen del JEMAD, situado en el escalón inmediatamente superior.

En cuanto a política de personal, lo más destacable mientras existió el Ministerio de Marina fue la Ley de Escalas y Ascensos de 1968 y la de Especialistas de la Armada de 1973. La primera rompió con el esquema tradicional, en los empleos de jefe y oficial, de ascensos por rigurosa antigüedad, mantenido hasta entonces en la Armada, implantando el de «selección negativa» de eliminación de los peor clasificados. La segunda afectaba a la marinería y tropa especialista, al Cuerpo de Suboficiales y a la Escalas Especiales de Oficiales procedentes de suboficial.

Tras la creación del Ministerio de Defensa, las disposiciones promulgadas más destacables han sido: la Ley por la que el Cuerpo General asumiría las funciones del Cuerpo de Máquinas, las que han establecido las Reservas Activa y Transitoria con las que se pretende ir reduciendo las diferencias actuales entre el personal estimado como necesario y el existente, y que por tratarse de una «jubilación anticipada» representan una onerosa carga para el erario; las que han creado los Cuerpo comunes de la Defensa, por las que dejaron de existir cuerpos de tanto tradición y solera como el Jurídico y el de Sanidad de la Armada, este último con 261 años de antigüedad; la de incorporación voluntaria de la mujer a las Fuerzas Armadas y, sobre todo, la profusa Ley Reguladora del régimen de Personal Militar Profesional que instituye las Escalas Superiores, Medias y Básicas, intenta civilizar un tanto a los profesionales de la milicia inyectando sabiduría procedente de las universidades y de las escuelas técnicas especiales, implanta la norma de pase a la reserva, aparte de por edad, por tiempo de permanencia en el servicio, contado desde que se recibe el despacho de oficial y merma las prerrogativas que tenían los oficiales generales.

En la Armada, que el servicio militar obligatorio fue de dos años hasta 1968, que se redujo a dieciocho meses, su duración y la menor complejidad del material permitían formar dotaciones adiestradas con una mayoría de marinería de remplazo, lo que ya no fue fácil con la promulgación de las leyes de 1984 y 1991, que redujeron la permanencia en filas a doce y nueve meses, respectivamente. La última de estas leyes propugnaba un modelo mixto en que los soldados y marineros de reemplazo se complementarían con un número creciente de profesionales hasta alcanzar un grado de profesionalización del 50 por 100 del total de los efectivos.

El acceso al poder del Partido Popular en abril de 1996 ha dado un nuevo giro a la debatida cuestión del servicio militar obligatorio, que se ha decidido



El Grupo ALFA de la flota.

suprimir, hasta que se alcance, paulatinamente, un grado de profesionalización del 100 por 100. La profesionalización total será beneficiosa para la Armada, siempre que se pueda obtener cuantitativa y cualitativamente el personal motivado capaz de soportar las incomodidades que conlleva el servicio abordo en la mar.

La obtención y retención del personal de Tropa y Marinería Especialista nunca ha sido fácil. Ya en los años setenta la de los cabos primeros especialistas presentó muchas dificultades por el desequilibrio que había entre los conocimientos técnicos adquiridos y las retribuciones percibidas. El llamado «voluntariado especial», instituido en 1984 para suplir la falta de personal profesional, no tuvo éxito, y la creación del régimen de Militar de Empleo y Tropa y Marinería Profesional (MEYTMP) no ha permitido todavía cubrir las actuales plantillas.

Es evidente que para lograr la total profesionalización de las Fuerzas Armadas habrá que habilitar los créditos que hagan falta. Esperemos que este inevitable aumento del gasto en remuneraciones de personal no haya que compensarlo con la disminución de las asignaciones para material, lo que repercutiría muy negativamente en la eficacia de la fuerza, que es el principal objetivo perseguido.

La Directiva de Defensa 1/92, promulgada en marzo de dicho año, recogió el acuerdo alcanzado por los grupos parlamentarios de situar los gastos de Defensa en torno al 2 por 100 del PIB. Pero la política económica seguida para contener el gasto público los años siguientes impuso sustanciales recortes

presupuestarios anuales, que han conducido a que el presupuesto de Defensa en 1997 sólo llegara a ser el 1,1 por 100 del PIB, lo que representa un mínimo histórico.

Dentro del Ministerio de Defensa, la Armada ha sido muy afectada por la distribución de los recursos, ya que se ha ido produciendo una desviación progresiva de éstos hacia otras atenciones, sin duda por ser consideradas en el Ministerio de mayor prioridad, disminuyéndose de esta forma anualmente el porcentaje de los destinados a la Armada.

Esto lo ha hecho posible el que la Ley 44/82 y siguientes (que incluyen las asignaciones tanto para material como personal) difieran de las anteriores de financiación de las Fuerzas Armadas, en que no fijaran la distribución global de las asignaciones para material (inversiones y sostenimiento) entre los tres Ejércitos. En virtud de dicha distribución, por ley a la Armada le correspondía entonces la tercera parte aproximadamente de dichas asignaciones, proporción que siempre defendieron con éxito los últimos ministros de Marina como mínimo aceptable.

Después de todos estos años, superadas las grandes dificultades de la posguerra, la Armada ha seguido una trayectoria ascendente que le ha permitido disponer en la presente década de una Fuerza Naval modesta, pero eficaz y polivalente con capacidad aeronaval, de superficie, anfibia y de guerra de minas, en la que el conjunto de sus medios, servidos por un personal cualificado, la ha colocado, en cuanto a la calidad de sus unidades, a la altura de otras Marinas europeas de la Alianza Atlántica. La actividad desplegada por nuestros barcos también ha ido en aumento. Como en estos últimos años nunca se había enseñado el pabellón español con tanta frecuencia en puertos y aguas extranjeras. La sistemática participación en operaciones y ejercicios, tanto nacionales como multinacionales, ha permitido alcanzar, en general, un nivel de adiestramiento muy aceptable. Lástima sería que la disminución de la actividad y el incumplimiento de los planes de mantenimiento programado le hicieran descender como consecuencia de las reducciones presupuestarias.

Al iniciarse el año de 1998 se están construyendo dos buques-diques anfibios del tipo LPD y cuatro cazaminas, y se va a iniciar la construcción, mediante una financiación sui géneris, de cuatro fragatas *F-100*.

Dado el tiempo que se tarda en definir y construir un buque de guerra y la vejez de los que figuran en la Lista Oficial de Buques de la Armada (algunos como los dragaminas con más de cuarenta años de servicio), no es aventurado vaticinar que en la próxima década la Fuerza Naval disminuirá en entidad, ya que va a ser imposible mantener en servicio buques viejos hasta que otros más modernos puedan reemplazarlos. Las minoraciones presupuestarias también han afectado a la modernización y adquisición de las aeronaves que harían falta para sacar el mayor rendimiento de las unidades de superficie con plataforma de vuelo.

A finales de siglo la situación mundial se caracteriza por la inestabilidad

reinante en ciertas regiones y la existencia de tensiones que propician el brote, con mayor o menor virulencia, de crisis y conflictos en cuyo control y gobierno la Fuerza Naval tiene, en la mayoría de los casos, un importante papel que desempeñar.

Aparte de sus misiones tradicionales de control del mar y protección de las líneas de comunicaciones marítimas, la Fuerza Naval es particularmente idónea para desempeñar misiones de mantenimiento e imposición de la paz donde quiera que sea necesario por su grado de disponibilidad, movilidad, flexibilidad y capacidad de permanencia, posibilitando la resolución de una crisis con el mínimo riesgo de escalada mediante el empleo graduado y controlado de la fuerza.

Como puede deducirse de lo últimamente expuesto, el principal problema que se va a presentar, desde un punto de vista naval, a principios del siglo XXI, es que España no va a disponer de los medios que harían falta para llevar a cabo los cometidos que le correspondería desempeñar por razón de su condición marítima, posición geoestratégica que ocupa y política exterior del Estado, empeñada en mantener y fomentar nuestro protagonismo dentro de las Organizaciones internacionales de Defensa y Seguridad a las que pertenecemos.

