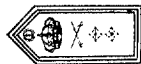


LOS INTERESES MARÍTIMOS



Julio ALBERT FERRERO



Introducción



LOS intereses marítimos son un conjunto de realidades que existen o se relacionan con el ámbito marítimo, y de cuyo desarrollo se deriva un beneficio para la sociedad y, de un modo más importante, para toda nación de condición marítima, que por el hecho de serlo necesita protegerlos para garantizar su propia existencia.

El territorio peninsular español, con los archipiélagos de Baleares y de Canarias y las poblaciones de Ceuta y Melilla, es un conjunto archipelágico y por consiguiente marítimo, situado en una encrucijada de derrotas marítimas; domina uno de los puntos más importantes del tráfico mundial: el estrecho de Gibraltar, por donde pasan anualmente 73.000 buques, lo que supone la tercera parte del tráfico marítimo mundial. Asimismo, la configuración del territorio peninsular proporciona una característica marítima al ocupar las provincias costeras la tercera parte del territorio nacional, pobladas por el 50 por 100 de su población y con el 75 por 100 de la actividad industrial. La frontera pirenaica obstaculiza el flujo del comercio exterior por vía terrestre.

La escasez de materias primas y de productos energéticos hacen de la mar un ámbito necesario para España.

Nuestros intereses marítimos no están solamente en la costa, ni en la plataforma continental, ni en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), sino que están presentes en cualquier área geográfica del mundo cuya desestabilización pueda causarnos graves daños.

Nuestros intereses marítimos siempre estarán expuestos a amenazas al entrar en colisión con los de otras naciones y si, como es previsible, van en aumento estos intereses, también crecerán las posibles desavenencias y conflictos. La acción diplomática para negociar soluciones pacíficas deberá estar apoyada por la existencia de una Armada que cuente con una Fuerza Naval Oceánica capaz de hacer respetar, en última instancia, los derechos nacionales.

Los intereses marítimos que se describen a continuación son: los recursos pesqueros, los recursos minerales y vegetales, el tráfico marítimo y la construcción naval.

Los recursos pesqueros

La pesca ha adquirido una gran importancia como fuente de recursos alimenticios, debido a su progresiva demanda por parte de la creciente población mundial, que la ha convertido en una actividad fundamental para la economía. Sus reservas son enormes y, si bien no es previsible su extinción, la disminución de las capturas en los caladeros tradicionales obliga a tomar medidas proteccionistas por parte de algunas naciones ante la mayor demanda de proteínas.

La libertad de pesca, que antaño se consideraba patrimonio común, ha entrado en un período de controversia internacional. En consecuencia se ha dado paso a exclusivismos mediante las ampliaciones de las aguas territoriales y el establecimiento de las ZEE, acciones que se incrementarán en el futuro conforme se aumente el volumen de las apropiaciones, debido tanto al avance de las técnicas de capturas masivas como al incremento del número de naciones que se incorporan a esta tarea industrial, acrecentados por los deseos de explotación unilateral.

Estas circunstancias han requerido la presencia de fuerzas navales para apoyar a sus flotas pesqueras y protegerlas de los exclusivismos y violaciones no siempre ajustadas al Derecho Internacional. Los litigios entre Perú y los Estados Unidos, los de Francia y Brasil respecto a la pesca de la langosta, y el del Reino Unido con Islandia a causa de la pesca del bacalao, así como, últimamente, el conflicto de Canadá con España por la pesca del fletán, además de



los frecuentes, incidentes entre nuestros pesqueros y los franceses y de los apresamientos de nuestros pesqueros por parte de Marruecos y Portugal, son claros ejemplos cotidianos de la confrontación de estos intereses.

Al generalizarse el establecimiento de las 200 millas de la ZEE, desaparecen prácticamente los caladeros internacionales, distinguiéndose cada vez más la división entre países ribereños de zonas ricas de pesca y países con flotas a larga distancia, que las tienen por una tradición secular, marítima y de consumo de pescado.

Para España la actividad pesquera es esencial; cubre los aspectos alimenticio, económico, social e industrial. Su protección y desarrollo tiene, por tanto, un carácter geoestratégico. España, tradicionalmente, ha sido un país deficitario en proteínas, que sus habitantes, desde muy antiguo, han buscado en los mares. El español consume por término medio 40 kg de pescado al año, frente a los 12 kg que se consumen en la Unión Europea (UE).

La pesca es, pues, un interés marítimo importante que se apoya en tres factores: la existencia de los caladeros, los medios de extracción y el consumo.

España es una de las mayores potencias pesqueras del mundo, por su mercado, por su flota pesquera y por el volumen de sus extracciones.

La pesca se produce generalmente dentro de la plataforma continental, superficie que se extiende desde la costa hasta el comienzo del talud continental, que suele iniciarse a partir de los 200 metros de profundidad. Lamentablemente, la plataforma continental de las costas españolas es de escasas dimensiones; únicamente en el golfo de Valencia se extiende hasta unos 60 Km. Ésta es la causa de que, dado el elevado consumo interior, España tenga que recurrir a la extracción en caladeros ubicados en casi todos los mares del mundo.

Hasta 1982 las flotas industriales de los grandes países pesqueros —Japón, Corea, la antigua Unión Soviética y España— estaban presentes en los caladeros, repartidos por los océanos mundiales. Los países costeros contaban con flotas de reducidas dimensiones y en algunos casos de actividad meramente artesanal.

La primera consecuencia de la generalización de las 200 millas de la ZEE fue la expulsión de las flotas de las grandes naciones pesqueras de sus caladeros tradicionales, siendo sustituidas por las flotas de los países ribereños o bien teniendo que establecer los acuerdos convenientes con los Estados soberanos de dichas aguas. La superficie de los caladeros que se encuentran bajo la soberanía de los países ribereños es el 35 por 100 de la superficie de los mares y en ellas se encuentra el 95 por 100 de los recursos pesqueros existentes. Desde entonces la distribución de la flota pesquera mundial ha sufrido cambios importantes. El total de las capturas obtenidas por los países en vías de desarrollo es superior al de los países desarrollados; así, entre los 20 primeros países pesqueros del mundo once son países en vías de desarrollo. El crecimiento de la flota en términos absolutos es patente. En la década de los 80 la flota

mundial era de 19.813.000 toneladas de registro bruto y en 1995 de 25.530.000; sin embargo, las capturas no han crecido en la misma proporción, a pesar del desarrollo tecnológico, lo que indica que existe una sobreexplotación de los caladeros. El consumo mundial pasó de 21,9 millones de toneladas en los años 40 hasta 97 millones, valor que permanece estancado. Los costes de explotación, según la FAO, son del orden de los 86.000 millones de dólares y los ingresos son únicamente de 70.000, por lo que existe un déficit anual de 16.000 millones de dólares.

A partir de los años 80 la flota pesquera española se vio condicionada, además, por la situación creada tras nuestra adhesión a la CE y, en consecuencia, por nuestra integración en la política pesquera común. Por tanto, las posibilidades de acceso a nuestros caladeros tradicionales quedan enmarcadas en dos líneas de acción: inclusión de nuestra flota en los acuerdos de pesca de la UE con los países ribereños de las áreas de interés pesquero y pescar en aguas internacionales a través de los llamados Permisos Temporales de Pesca.

En el momento de nuestra adhesión a la hoy UE, la flota española operaba al amparo de 15 acuerdos internacionales de carácter bilateral con Senegal, Guinea-Bissau, Guinea-Ecuatorial, Santo Tomé y Príncipe, Cabo Verde, Angola, Seychelles, Marruecos, Mauritania, Mozambique, Sudáfrica, Canadá, Noruega y Estados Unidos.

Tras nuestro ingreso en la UE, la nueva etapa que se abrió contemplaba la asunción por parte de la UE de los hasta entonces acuerdos bilaterales, mediante la renegociación de los mismos tras su expiración, o bien mediante su integración en los acuerdos comunitarios ya existentes. Estos últimos, al ser renegociados, integraron a la flota española, siguiendo las previsiones de nuestro Tratado de Adhesión. Por otro lado, nuestra flota ha adquirido nuevas posibilidades de acceso a otros caladeros a través de los acuerdos suscritos por la UE con países con los que no manteníamos relaciones pesqueras.

La flota pesquera española se compone de unos 19.500 buques, sin contar las embarcaciones auxiliares, que en función de la zona en la que suelen faenar se pueden dividir en tres grupos:

- Un primer grupo compuesto por 17.100 buques que faenan en aguas españolas.
- Un segundo grupo formado por 1.100 buques que pescan en aguas comunitarias no españolas.
- Un tercer grupo de 1.300 buques, aproximadamente, que faenan en aguas internacionales y de terceros países.

De estos datos expuestos se deduce que la gran mayoría de nuestros buques faenan en aguas españolas, 17.100, si bien dentro de este grupo 13.300 tienen una eslora que no supera los nueve metros, o doce metros en caso de ser arrastreros, y en la mayoría de los casos con un desplazamiento inferior a las diez

toneladas de registro bruto. Este subgrupo de 13.300 embarcaciones, aunque se trate de barcos pequeños, es importante socialmente, toda vez que en él trabajan unos 25.000 pescadores.

Los que faenan fuera de las aguas españolas, es decir, los del segundo y tercer grupo, a pesar de ser un número menor, pescan los 2/3 de las capturas anuales de nuestra flota, 1.200.000 toneladas, lo que pone de manifiesto la importancia de los caladeros exteriores.

Dentro de las aguas comunitarias no españolas faenan 1.100 buques, como se ha indicado anteriormente, entre los que se incluyen:

- La denominada flota de los 300, que son arrastreros y palangreros.
- Más de 500 pequeñas embarcaciones que constituyen nuestra flota de bajura con derechos históricos, que faenan en caladeros extranjeros.
- Los que pescan en aguas portuguesas, considerando también como tales a los que lo hacen amparados por los acuerdos fronterizos del Miño y del Guadiana.

El tercer grupo, es decir, los que faenan en aguas internacionales o de terceros países, a pesar de contar sólo con 1.300 buques, supera en más del 50 por 100 al tonelaje total de nuestra flota, lo que demuestra que son considerablemente mayores que los que faenan en aguas comunitarias. Aproximadamente la mitad, del orden de 700, faenan en aguas marroquíes, entre los que se incluyen los que forman las grandes flotas congeladoras, dedicadas principalmente a la pesca de merluza y cefalópodos, basados en Vigo; del marisco, con base en Huelva; de cefalópodos, con base en Las Palmas, y del atún, con base en Bermeo y en otros puertos, y a los que deben sumarse las 23 parejas que forman en la actualidad nuestra flota bacaladera. El tonelaje de nuestra flota es la tercera parte de la flota comunitaria; ocupa directamente a 120.000 pescadores e indirectamente a 500.000 trabajadores. Galicia es la comunidad más importante del sector pesquero y contribuye con el 45 por 100 del tonelaje total.

Desde 1986, año de nuestro ingreso en la UE, nuestra flota se ha visto afectada por la política comunitaria



sobre las estructuras pesqueras, que, junto con las relativas a recursos y mercados, integra la denominada Política Común Pesquera (PCP).

Nuestra flota pasa actualmente por una etapa de adaptación de su capacidad, que va reduciéndose bien por la exportación de buques, incorporados muchos de ellos a empresas mixtas, o bien por desguace subvencionado de embarcaciones. Es indudable que en el futuro la flota española será más reducida. Con independencia de la adaptación global, es necesario proceder a su renovación y modernización para mejorar su rentabilidad. Dado el elevado coste de la construcción, la subvención es la mejor alternativa para conseguir el objetivo deseado.

Las aguas de la UE son, por su proximidad, el destino de buena parte de nuestra actividad pesquera.

El Mediterráneo, no sujeto en las aguas de los Estados miembros a la limitación de las capturas, es el destino de otra parte importante de nuestra flota, dedicada principalmente a las pesquerías multiespecíficas.

El Atlántico nororiental ha sido, también por su proximidad, un destino tradicional para la flota española, especialmente en las aguas de Marruecos —como ya se ha indicado anteriormente—, Mauritania y Senegal, en cuyos caladeros destacan la riqueza y la biodiversidad de las especies.

Actualmente, el desarrollo de las pesquerías propias de los Estados de estas zonas y la actividad de flotas poco respetuosas con los criterios de conservación de los recursos, especialmente las de los países del Este, han dejado sentir los efectos sobre algunas especies de gran interés comercial.

En las aguas de Namibia y Suráfrica, la flota española encuentra actualmente vedadas buena parte de sus posibilidades tradicionales de explotación, debido a problemas de renovación de los acuerdos. La zona suroccidental del Atlántico, Argentina, islas Malvinas y aguas internacionales, presenta nuevas posibilidades, debido a posibles acuerdos abiertos por la UE a consecuencia de la presión ejercida por España.

El Atlántico noroccidental, aguas de la NAFO, se enfrenta actualmente con los problemas derivados de la puesta en discusión de la sostenibilidad de alguna de las pesquerías tradicionales.

La crisis provocada por el nuevo posicionamiento del Canadá, al tratar de extender unilateralmente el control de sus buques guardapesca más allá de las 200 millas de la ZEE, es decir, a aguas internacionales, puede resultar de importancia estratégica para el futuro de la pesca mundial. La flota bacaladera española también faena en la época estival en el archipiélago Svalbard, en el océano Ártico.

Nuestra flota tiene gran actividad en la pesca de especies altamente migratorias, principalmente túnidos tropicales, con capturas aproximadas de 160.000 toneladas al año. Los túnidos son también el objetivo de los pesqueros españoles que faenan en el Índico occidental, por los derechos otorgados en los acuerdos suscritos entre la CE, Madagascar, islas Comores e islas Seychelles.

El océano Pacífico es, desde un punto de vista global, un caladero importante en el que faenan algunos buques españoles.

Con el fin de facilitar la prospección de nuevos caladeros se han concedido ayudas a los armadores de pesca para llevar a cabo campañas experimentales de pesca en las aguas internacionales no sometidas a la soberanía o jurisdicción de un Estado. En 1987 se realizó una campaña al sur de Islandia y otra de prospección científica y pesquera en aguas antárticas. En 1988 se aprobó otra campaña fuera de la ZEE de Costa Rica y, en 1989, se realizaron ocho campañas en el Atlántico suroccidental. También se han realizado otras campañas en el Pacífico.

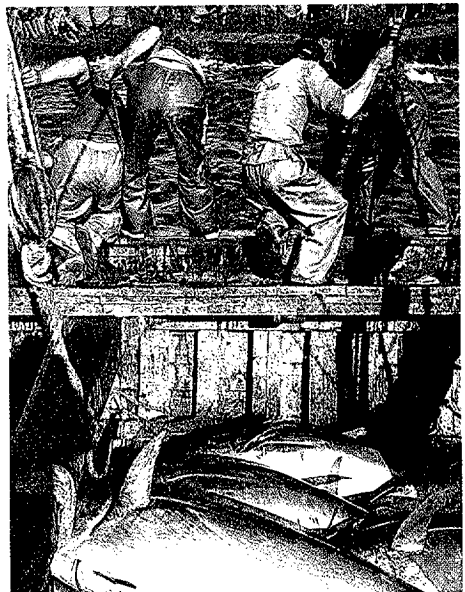
Con vistas al futuro, los objetivos del sector pesquero español son:

- Conseguir diversificar la flota en el mayor número posible de caladeros.
- Establecer una regulación más efectiva en el mercado comunitario, con el objeto de prevenir las crisis que puedan aflorar en el mismo.
- Completar la reestructuración controlada de la flota, de forma que se consiga la mejor adaptación posible de su capacidad pesquera a las alternativas pesqueras existentes.

Los acuerdos pesqueros de la UE cumplen una triple función:

- Recuperar posibilidades de pesca tradicionales de la flota comunitaria en caladeros exteriores y obtener otros nuevos.
- Garantizar el nivel de ocupación de las empresas pesqueras y de las industrias relacionadas con éstas.
- Abastecer a un gran mercado interior comunitario de productos pesqueros, en el que un 25 por 100 de las capturas procedan de caladeros exteriores.

El Acuerdo con Argentina rubricado en 1982 permite la constitución de empresas mixtas para faenar en sus aguas. Asimismo, la comisión cuenta con mandato del consejo para iniciar negociaciones con Uruguay, Chile, Ecuador, Perú, Colombia, Venezuela y Méjico. Igualmente en el Índico existe el mandato para negociar con la India, Paquistán, con Sri-Lanka e islas Maldivas.



Los Estados ribereños, conscientes cada vez más de los recursos que poseen y de la importancia de explotarlos en condiciones de máxima rentabilidad, exigen que acomodemos nuestros derechos de pesca y las contrapartidas que ellos reciben a una nueva realidad social.

Reciben contrapartidas financieras abonadas por la UE y por los armadores, se benefician de los estudios científicos sobre los recursos, así como de los programas de formación de los pescadores nacionales, de la creación de empresas pesqueras mixtas, del aprovisionamiento de las industrias locales y de la transferencia de tecnología.

Las empresas mixtas se constituyen mediante el cambio de pabellón del buque, es decir, mediante su exportación al país de acogida. Por ello, es necesario garantizar un marco jurídico de desarrollo de la actividad de los mismos que garantice a nuestros armadores la posibilidad de conseguir los beneficios obtenidos. Hasta 1995 se ha logrado la decisión favorable de la comunidad para la constitución de 41 empresas mixtas con un total de 88 barcos. Existen 27 nuevos proyectos que han sido dictaminados favorablemente y que pasarán a ser financiados por el instrumento financiero de ordenación de la pesca; 49 buques pasarán a faenar en caladeros exteriores con el respaldo de la Administración comunitaria y española, en países como Argelia, Yemen, Ecuador, Rusia, Costa de Marfil, Irán, Nigeria y Perú. El Acuerdo con Marruecos es el más importante: vienen faenando, como se ha indicado anteriormente, unos 700 barcos que representan 74.280 toneladas de registro bruto, más unos 13 buques dedicados a la pesca de especies migratorias.

Las conferencias internacionales sobre pesca responsable tratan de adoptar medidas específicas que den respuesta a las siguientes necesidades:

- La ordenación de las pesquerías, para su desarrollo sostenible en el tiempo.
- La mejora de los sistemas de gestión, que adapten los esfuerzos a los recursos.
- El aumento de la cooperación internacional y el mayor protagonismo de los organismos multilaterales.
- La búsqueda de medios prácticos y jurídicos que eviten la pesca ilegal y resuelvan el problema de los pabellones de conveniencia.
- El impacto ambiental y la utilización de artes selectivas que reduzcan al máximo la mortalidad innecesaria.

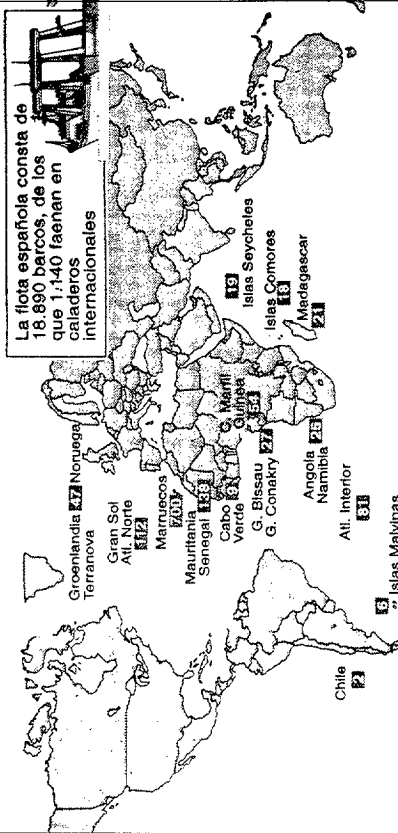
En cuanto a la situación actual, cabe decir que finalizada la fase de post-adhesión, que se extendió durante los ocho primeros años desde nuestra integración en la UE (1986-1994) y que constituyó el período transitorio inicial, estamos entrando en una nueva etapa en la que tendrá que superarse el reto de la competitividad, es decir, ser capaces de resistir y de superar la dura compe-

Países que más capturan (1993) en miles de toneladas

China	10.066
Perú	8.410
Japón	8.273
Chile	6.020
EE. UU.	5.595
Rusia	4.150
España	1.300

DATOS DE LA FAO

Caladeros internacionales en que faenan barcos españoles



Pesca en alta mar (1993) en miles de toneladas

Japón	915
Rusia	572
España	570
Otras ex rep. soviéticas	561
Corea	526
Taiwán	352

España es el tercer país que más pesca en alta mar

tencia de la UE, pasando a liderar desde España la política pesquera comunitaria, lo que será una cuestión ardua con difíciles confrontaciones intracomunitarias.

A pesar de todo lo expuesto, son escasos los frutos que el sector pesquero español ha obtenido desde la integración de nuestro país en la UE. En efecto, la política exterior de la UE ha sido frágil y muy poco activa, no ha logrado avanzar con los países poseedores de caladeros de gran interés para la flota española, como son los de Namibia, Estados Unidos, Malvinas, Perú, India, Suráfrica, Chile, etc. Durante estos años, desde la adhesión, a duras penas se ha podido mantener el Acuerdo con Marruecos, de vital importancia para el sector pesquero español y que actualmente atraviesa una nueva crisis al pretender el reino de Marruecos revisar el vigente nivel de capturas y reducirlo en un 50 por 100, pretensión que carece de fundamento científico.

Asimismo los mecanismos de regulación, contenidos en la organización del mercado de la UE, no se han mostrado eficaces en ningún momento para conseguir el equilibrio deseado, produciéndose fuertes caídas de precios a nivel productor. Durante los últimos tiempos, las crisis producidas en materia de recursos y estructuras, se han agudizado debido a los frecuentes y periódicos desequilibrios experimentados entre la oferta y la demanda en el mercado comunitario.

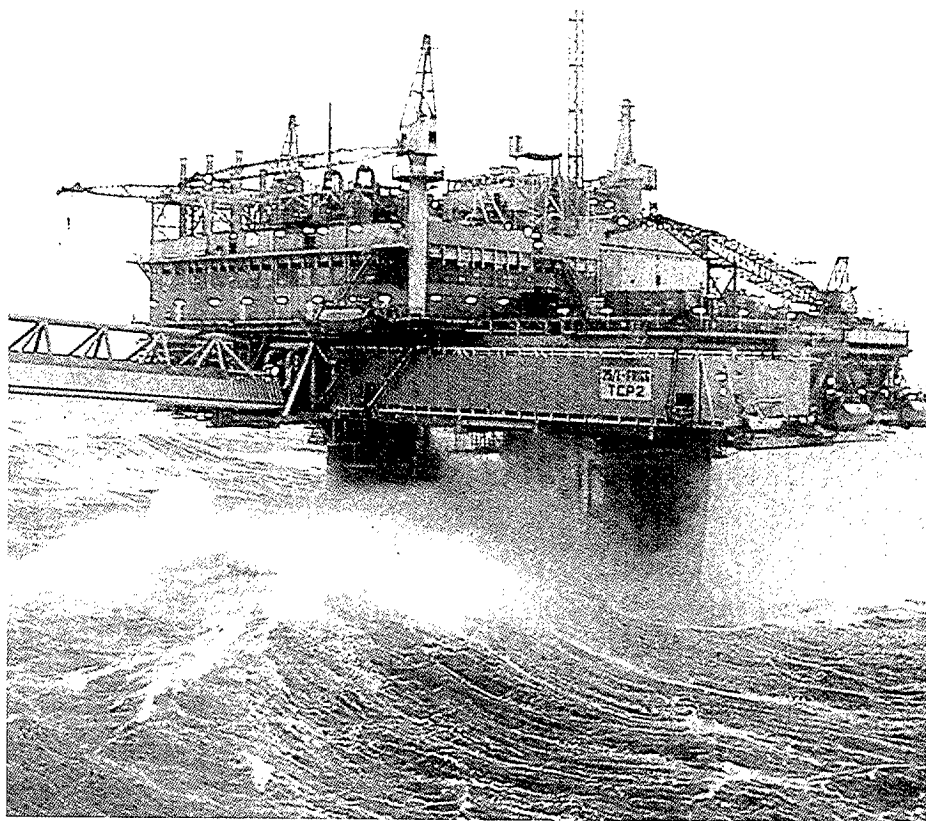
Los recursos minerales y vegetales

Las estadísticas y las prospecciones prevén el agotamiento de importantes recursos minerales yacientes en las tierras del planeta, entre ellos, el petróleo. La extracción de minerales del suelo y del subsuelo se viene realizando desde hace años; no obstante, la técnica actual permite la investigación de minerales e hidrocarburos a grandes profundidades, lo que, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, ampliará la extensión del ámbito marítimo aprovechable. A las obtenciones tradicionales de petróleo, gas natural y hierro, viene a incrementarse la de otros minerales, como los nódulos de manganeso y el estaño.

La posibilidad de cultivar agrícolamente el fondo del mar y la instalación de granjas piscícolas, facilitada por la moderna tecnología, incrementa la apetencia de la posesión de sus fondos por parte de las naciones costeras y ha dado lugar a contenciosos internacionales, como el del canal del Beagle, entre Chile y Argentina, cuyo litigio sobre tres pequeñas islas (Picton, Lemon y Nueva), de escasa importancia estratégica, pero cuya obtención de lo que podría ser la ZEE de estas islas proyectada sobre el Atlántico podría suponer la posesión de yacimientos de petróleo y de gas natural.

Los minerales se presentan en el océano de varias formas:

- Disueltos o en suspensión en el agua.
- Sobre el fondo del mar.
- En rocas bajo el fondo del mar.

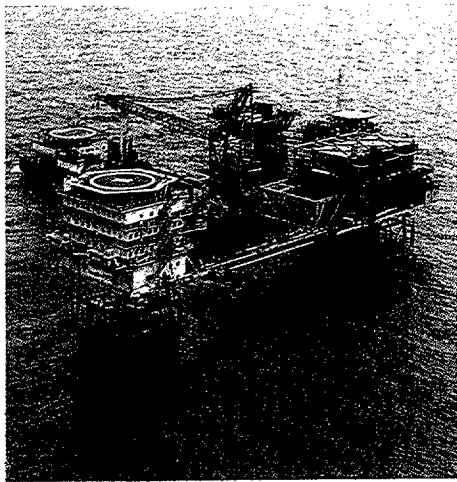


Los minerales disueltos o en suspensión en el agua son la sal común, el magnesio y el bromo.

Los minerales que se encuentran en el fondo del mar se pueden clasificar por su situación en:

- Depósitos de playa.
- Depósitos de plataforma continental.
- Depósitos del talud continental.
- Depósitos oceánicos.
- Yacimientos rocosos.

En los depósitos de playa, aparte de la arena aprovechable para áridos, se encuentran minerales de tipo pesado, tales como magnetita, circón, rutilio, etc., así como otros minerales rentables, aunque más escasos, como oro, diamantes, platino, wolframita, rebelita y monacita.



La plataforma continental es el área comprendida entre la línea de baja mar y la línea de cambio brusco de pendiente del fondo, en que comienza el talud continental, que se establece convencionalmente en 100 brazas (200 m). Su anchura oscila entre 0 y 550 km, con una extensión media de 48 millas (89 km). Su extensión equivale al 18 por 100 de la superficie de las tierras emergidas. La plataforma española es relativamente estrecha e irregular, alcanzando su valor máximo (60 km) a la altura de Castellón y de Gerona.

Los minerales que se encuentran en la plataforma corresponden a depósitos biogénicos (corales y conchas), detríticos (arenas, gravas y placeres de minerales pesados), y de precipitaciones químicas (nódulos y costras de manganeso y de fosforita), que se encuentran en grandes cantidades.

El talud continental se encuentra entre la plataforma y el fondo marino. Está constituido por sedimentos poco potentes y afloramientos rocosos. El mineral de mayor interés es el constituido por los nódulos de fosforita.

Se pueden citar explotaciones de diamantes en África suroccidental; de fondos calcáreos, en las Bahamas; de minerales pesados, en Europa, sureste asiático y Australia; de magnetita, en Japón; de arenas estaníferas, en Inglaterra, Indonesia y Malasia; de conchas, en Islandia, y de arenas y gravas, en Inglaterra, Japón e Islandia.

Los fondos oceánicos incluyen las llanuras abisales, crestas oceánicas y fosas. Los nódulos de manganeso se encuentran en extensas áreas de los fondos marinos y aunque su volumen es relativamente pequeño se les considera como el mineral más importante económicamente de los fondos marinos. Los nódulos rentables sólo se forman entre 3.500 y 4.500 m de profundidad y se encuentran alejados de influencias continentales.

Los minerales cuyas explotaciones resultan rentables son el manganeso, hierro, cobre, níquel y cobalto. Los yacimientos más importantes se encuentran en el Pacífico, entre los 10 y 30 grados de latitud norte. En el Atlántico son escasos y de baja calidad.

Se supone que puede existir mineral de hierro y posiblemente otros yacimientos similares a los del continente. Sin embargo, teniendo en cuenta la teoría de las placas tectónicas, es de suponer que el fondo marino rocoso estará constituido por un tipo de roca basáltica muy uniforme y sin interés desde el punto de vista mineralógico.

Mención especial merece la explotación de los crudos y del gas natural de los pozos marinos. Se estima que más del 20 por 100 del petróleo crudo se obtiene de yacimientos submarinos, y se prevé que este porcentaje aumente, debido a que en general las perforaciones *off-shore* (fuera de costa) dan un porcentaje mayor de producción por campo y por pozo que las perforaciones de tierra firme. Las exploraciones *off-shore* se extienden por casi toda la plataforma de los continentes. En España tenemos plataformas de explotación frente a Tarragona. El capital empleado en el conjunto de plataformas *off-shore* y en los buques de apoyo es del mismo orden que el empleado en la flota mundial de petroleros.



La defensa y ataque de estas plataformas amplía los cometidos de la guerra naval. El petróleo aparecido en el mar del Norte supone un alivio para el suministro de Europa occidental y ha incrementado la riqueza de algunos países y en especial la de Noruega.

Otro aspecto importante del fondo marino es su empleo como plataforma de interés militar por su posibilidad de instalación de campos de minas ofensivos y defensivos, que la tecnología actual permite rebasar los 500 m de profundidad, así como la instalación de silos de misiles antimisiles y de sistemas ofensivos de misiles balísticos estratégicos y de sistemas de sensores antisubmarinos.

En cuanto a los recursos vegetales, destaca el aprovechamiento de las algas marinas, que tienen gran valor nutritivo, de las que existe un gran mercado en el Japón.

El medio marino dispone de un volumen mayor de recursos naturales que el de las zonas emergidas. Sin embargo, solamente se conoce con precisión el 12 por 100 de la superficie de los fondos de los mares. Resulta paradójico que desde el punto de vista morfológico o de la estructura geológica se conocen mejor algunos de los cuerpos celestes que los propios fondos marinos de nuestro planeta.

El desarrollo de la geofísica moderna y de la detección submarina permite disponer en la investigación submarina de una serie de técnicas y de metodologías que suponen un salto cualitativo importante, al ser aplicadas normalmente en los trabajos de otras disciplinas marinas, que hacen posible la investigación de los fondos, de la oceanografía, de la geología marina y de los recursos marinos. El desarrollo de los sistemas electrónicos y la alta tecnología han conseguido mejorar la adquisición de datos en tiempo real. Existe una amplia gama, desde dispositivos e ingenios, que van desde robots telemanda-

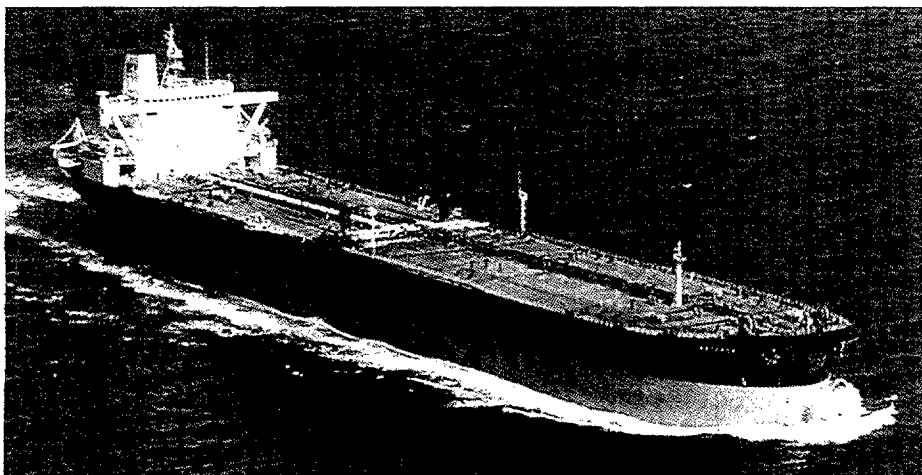
dos hasta la más simple cámara de televisión submarina. La tecnología, en progresión creciente, ha llevado tanto a las exploraciones como a la explotación cada vez más profunda de los fondos oceánicos.

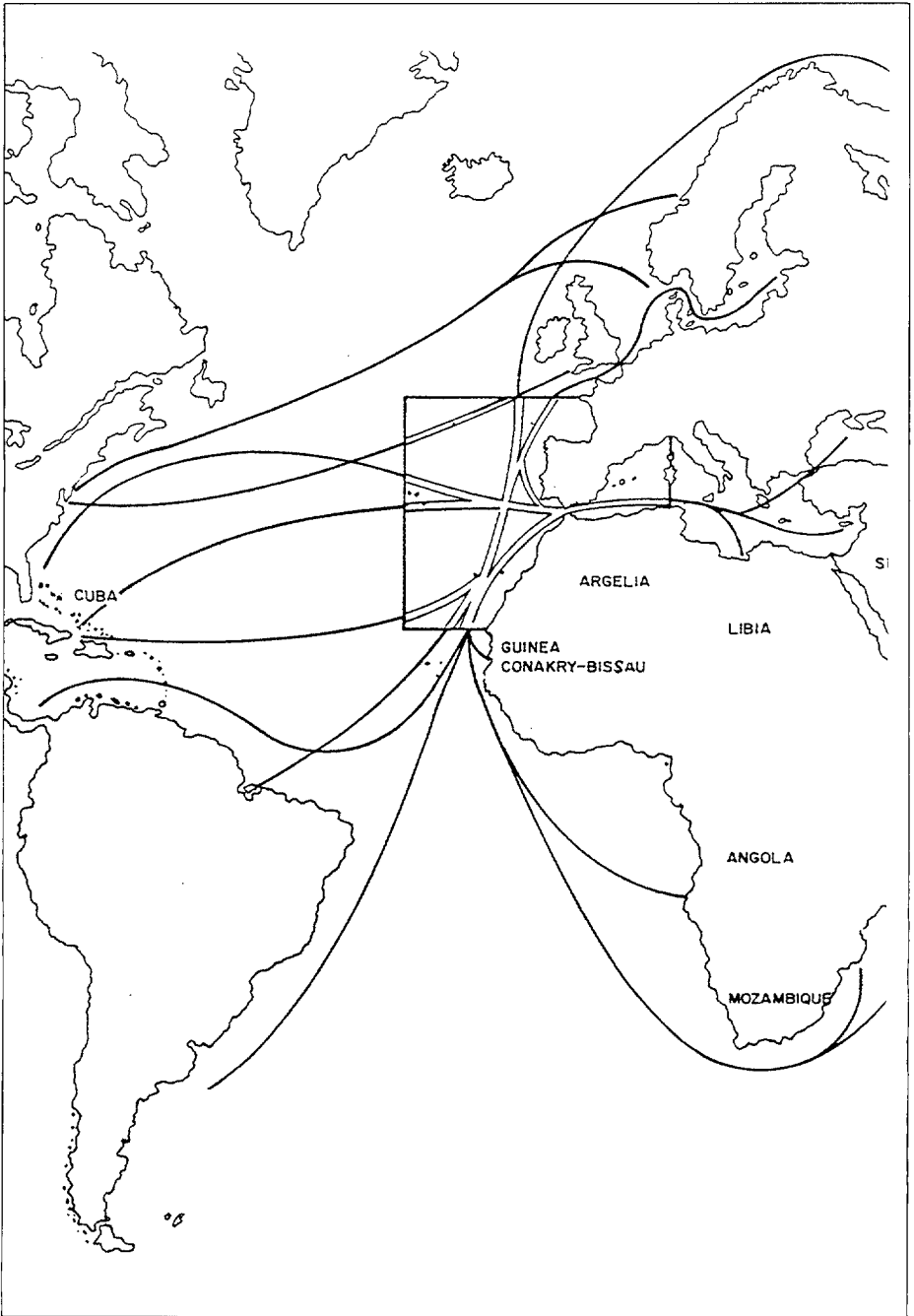
Los principales métodos utilizados en la prospección y detección en el ámbito marítimo son:

- Sísmicos: se fundan en la medida de los tiempos de propagación de las ondas acústicas en medios distintos.
- Magnéticos: se obtienen de la medida de la variación del campo magnético terrestre.
- Gravimétricos: basados en la medida de la variación del campo gravitatorio terrestre.
- Radiactivos: se fundan en la medida de la radiactividad emitida por ciertos minerales.
- Fotográficos: obtenidos por fotografías desde satélites en las zonas de aguas poco profundas.

El tráfico marítimo

El desigual reparto de los productos alimenticios, energéticos y materias primas, la necesidad de transferirlos a los centros de transformación, así como su posterior distribución a los lugares de consumo, ha dado lugar al incesante tráfico marítimo internacional, factor esencial de la economía mundial y, por tanto, de la estrategia. En caso de crisis o de guerra, el no disponer de las derrotas marítimas puede neutralizar la actividad nacional. En consecuencia, el interés militar de una zona marítima se fundamenta en el volumen de su tráfico marítimo, tanto en paz como en guerra.





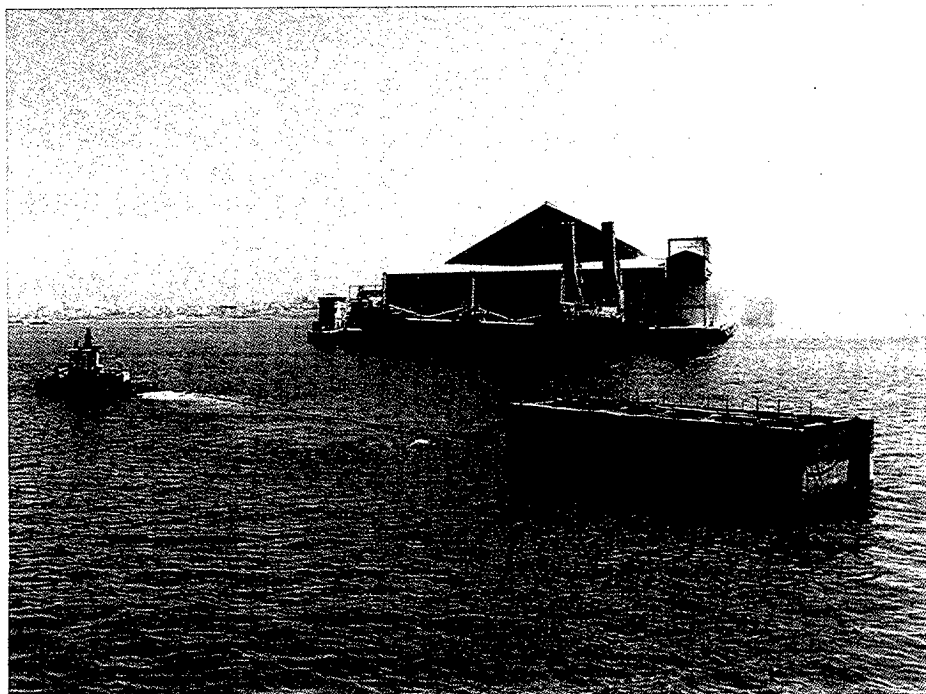
Las características del transporte marítimo son la extraordinaria capacidad, la flexibilidad de su utilización y el bajo precio del transporte. Un buque transportador de automóviles tiene una capacidad mayor de 3.000 unidades y un superpetrolero actual contiene más crudo que el mayor de los convoyes de la segunda guerra mundial.

Todo ello ha dado lugar a las grandes derrotas marítimas que se muestran en la figura anterior.

El Atlántico es el eje económico de una zona donde se encuentra la mayor parte de las materias primas e industrias de transformación; por él circula el 80 por 100 del tráfico mundial, lo surcan constantemente más de 3.000 barcos que unen las zonas más desarrolladas del mundo. En sus costas atlánticas el potencial económico europeo cuenta con muchos puertos en zonas marítimas favorecedoras de la penetración comercial del continente. Lo mismo ocurre en la costa americana y en gran parte de la costa africana.

Existen cuatro derrotas principales que terminan por converger en el canal de la Mancha, mar del Norte y estrecho de Gibraltar, en donde se encuentran los puertos más importantes, como el de Rotterdam, que es el de mayor tráfico mundial.

Estas derrotas parten de los Estados Unidos, del Caribe y América del Sur; a ellas se les une la que, procedente del Índico, bordea el cabo de Buena Esperanza y la costa occidental africana, dirigiéndose al canal de la Mancha



después de haberse desgajado una rama hacia los Estados Unidos y otra hacia el Mediterráneo.

También circula por el Atlántico la arteria mediterránea que incluye el tráfico en toda su zona, de Oriente Medio, mar Negro y todo el tráfico vía canal de Suez.

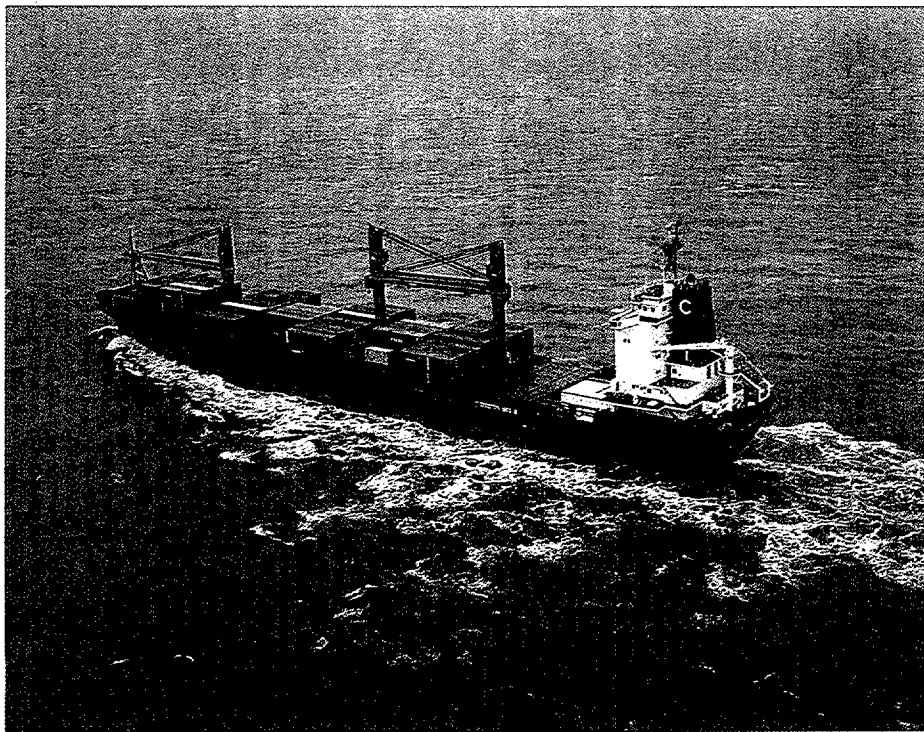
Estas derrotas, que en su conjunto transportan el 90 por 100 de los crudos y el 65 por 100 de las materias primas que consume y transforma Europa, pasan frente a las costas españolas, encontrándose, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, al alcance de las fuerzas aéreas y navales españolas o las de un aliado que se asiente en nuestro suelo; por ello, cobran valor especial los archipiélagos de Canarias y Baleares, así como las bases de Cádiz (Rota), Ferrol y Cartagena y, por supuesto, el propio estrecho de Gibraltar.

El comercio de los Estados Unidos con los países del Pacífico supera los intercambios comerciales con los de los países atlánticos. En el tráfico mundial se destaca la disminución del transporte de crudos, producido por el ahorro energético, disminución del de hierro, debido a su baja producción, y aumento del de carbón. El Mediterráneo es desde hace siglos una de las vías de comunicación, económica, política y cultural, de mayor influencia del mundo. Es vía de transporte de materias primas, alimentos y bienes de consumo, fundamentales no sólo para las naciones de la zona, sino también para otras externas a ella. El canal de Suez potencia extraordinariamente el tráfico marítimo mediterráneo, que constituye un enlace de alto valor estratégico entre el Atlántico y el Índico y supone el 22 por 100 del tráfico mundial.

Los acontecimientos relacionados con el mundo de la energía, vividos a partir de 1973, y en gran medida como consecuencia de la guerra árabe-israelí de octubre de dicho año, supusieron un cambio mundial de la economía. El embargo del petróleo, primero, la escalada de los precios de los crudos y el subsiguiente encarecimiento de las materias primas, provocaron el colapso de la economía mundial y la recesión de los países industrializados, lo que se tradujo en una disminución sensible del tráfico marítimo internacional, desencadenando una caída drástica de los fletes. Los armadores se vieron doblemente afectados: por una parte, el aumento del coste de explotación con la subida del combustible y, por otra, una disminución de beneficios debido a la superación de la oferta de transporte sobre la demanda del mercado, lo que llevó al nivel de fletes a cifras verdaderamente ruinosas para el negocio naviero.

En 1979 se produjo una segunda escalada en el precio de los crudos, más acusada que la anterior, si bien los países industrializados tomaron medidas para paliar los efectos de ulteriores contingencias alcistas.

El tonelaje mundial no comenzó a disminuir hasta 1983; así pues el máximo histórico se alcanzó en 1982 con 424 millones de toneladas de registro bruto y bajó en 1988 a 403 millones. La flota mercante comunitaria, que en 1980 suponía el 29 por 100 del tonelaje mundial, en 1990 era sólo del 15 por 100.



La política marítima comunitaria no aparece hasta 1986; tiene dos objetivos fundamentales: el mantenimiento de una flota competitiva que arbole pabellones comunitarios y el empleo a bordo de los buques que la formen del mayor número posible de tripulantes pertenecientes a los Estados miembros.

En España se reaccionó con gran lentitud y el resultado fue crisis en la Marina Mercante, crisis en la construcción naval, crisis en la industria auxiliar, cierres y reconversiones, de las que a duras penas nos hemos ido recuperando a través de los años.

El tonelaje de la flota mercante española alcanzó su valor máximo en 1980, ocho millones; pasó en 1990 a tres millones y a un millón en 1994, si bien los armadores españoles tienen además 1,4 millones en pabellones de conveniencia.

El problema más importante de nuestra Marina Mercante es el de la competitividad de su explotación, ante la existencia de una flota creciente perteneciente a las denominadas «banderas de conveniencia», que además de conseguir beneficios fiscales tienen dotaciones de países del tercer mundo sujetas a nóminas más modestas. Para obviar los inconvenientes de las bonificaciones fiscales, España ha abierto un segundo registro de buques en las islas Canarias. La proximidad de las costas españolas a las grandes rutas comerciales constituye un factor de debilidad, frente a la apertura del tráfico de cabotaje a las flotas de los países comunitarios.

El 80 por 100 de nuestras importaciones y el 62 por 100 de nuestras exportaciones transcurren por vía marítima, de lo que se deduce que la logística de España está en la mar y, por tanto, nuestra nación necesita disponer de libertad estratégica de transporte, lo que a su vez subraya el carácter estratégico de la Marina Mercante, del negocio naviero y de la construcción naval

El transporte marítimo, y por extensión la Marina Mercante, han demostrado ser extremadamente sensibles a los avatares políticos, económicos y comerciales, por ser el último eslabón de la cadena productiva y desarrollar su actividad en un mercado muy abierto, transparente y de gran competencia.

La construcción naval

Como se deduce del análisis efectuado sobre el tráfico marítimo, la construcción naval, en un país de condición marítima, es un interés marítimo de gran valor estratégico, puesto que la existencia de una Marina Mercante capaz de garantizar el transporte de crudos, de materias primas, de productos alimenticios y manufacturados, es de vital importancia para la vida del país.

La industria de la construcción naval es importante para la economía española, no sólo para satisfacer las necesidades nacionales de transporte, sino también para transportar productos y mercancías de otros países, lo que propor-



ciona una fuente importante de divisas. Otro aspecto, y no menos importante, es el que se deriva de la construcción de buques para países extranjeros.

Las graves pérdidas sufridas por los aliados en la campaña del Atlántico durante la segunda guerra mundial puso una vez más de manifiesto la importancia del tráfico marítimo. El concepto, empleado por los alemanes, del ataque integral a los barcos mercantes, es decir, el ataque tanto a los buques con carga como sin ella, estuvo a punto de producir la derrota aliada y pudo ser salvada gracias a los esfuerzos de sus Marinas de guerra, recién equipadas con sensores y armas de nueva tecnología, tales como el radar, el sonar y el armamento antisubmarino.

España tiene una gran capacidad de construcción naval, actualmente muy por encima de sus necesidades y, por supuesto, de la cartera de pedidos, lo que ha obligado, aunque tardíamente, a la reconversión de algunos astilleros, así como a la limitación de sus capacidades de construcción.

España llegó a ser una de las naciones punteras en capacidad de construcción naval; dispone de importantes astilleros en Bilbao, Santander, Ferrol, Vigo, Cádiz, Sevilla, Valencia y Barcelona y ha llegado a construir petroleros de 400.000 toneladas de peso muerto.

Conclusiones

- Los intereses marítimos son de vital importancia para las naciones, como España, de condición marítima.
- La mar es una fuente importante de recursos que hay que salvaguardar.
- Los recursos pesqueros presentan problemas de índole internacional y exigen la promoción de campañas de investigación prospectiva de nuevos caladeros.
- Los recursos marinos afectan a la economía nacional y su aprovechamiento requiere cada vez más el desarrollo de una investigación adecuada.
- La Marina Mercante es un factor estratégico, tanto por su capacidad de transporte de materias primas y productos manufacturados, como por su capacidad de transporte de los recursos marinos.
- La mar es el camino por el que circula la mayor parte de nuestras exportaciones e importaciones a las que hay que proteger.
- La protección de las comunicaciones marítimas afecta directamente a la seguridad y a la defensa nacional.