

EL PROBLEMA FUNDAMENTAL DEL PODER NAVAL ESPAÑOL

Manuel Vila González
Ingeniero industrial y analista naval

SÍNTESIS

El poder naval, como nos enseñó la Monarquía Hispánica, depende de la geografía (y geopolítica), de la entidad de la fuerza naval y de la voluntad y habilidad de su uso. En España, está condicionado por la falta de financiación a la defensa (y el desequilibrio presupuestario del propio ministerio), por el personal y por las características de nuestra clase gobernante. Pero todo ello tiene una causa común que no es sino la carencia de cultura naval de nuestro pueblo. Y ante eso, solo los dirigentes pueden poner remedio, tomando la iniciativa con decisiones estratégicas valientes.

PALABRAS CLAVE: PODER NAVAL, CONJUNTO, ESTRATEGIA, CULTURA NAVAL.

INTRODUCCIÓN

Pretendemos definir con cierta precisión en qué consiste el poder naval, su relación con el poder marítimo o el encaje de lo naval con lo conjunto en términos estratégicos, para poder analizar en el caso particular de España qué está impidiendo en la práctica la presencia naval que nos correspondería tener en el panorama internacional, el desarrollo y mantenimiento de una marina a la altura de nuestras necesidades objetivas y el uso político adecuado de los medios de los que de hecho disponemos.

Una vez desentrañada la problemática radical que da origen a nuestra escasa acción en la mar, pretendemos abrir el debate para encontrar eventuales soluciones... si las hubiera.

¿QUÉ ES EL PODER NAVAL?

Pudiera parecer que hacerse una pregunta así en una publicación dirigida a un público que en gran parte vive inmerso en la aplicación

práctica del concepto objeto de descripción es una cosa bastante absurda. Sin embargo, cada lector sería capaz de aportar, con seguridad, una definición diferente. Así que ruego tanto su indulgencia por haber elegido una en concreto, como su adhesión a la misma durante al menos el tiempo de lectura de esta reflexión.

El poder naval es la capacidad que tiene el Estado (único sujeto capaz de poseerlo), para actuar en y desde la mar en defensa de los intereses nacionales.

Esa actuación puede darse en cualquier lugar y no necesariamente en los mares del mundo, dado que muchos atentados a los intereses patrios (públicos o privados) y a la integridad de los ciudadanos de un país ocurren en tierra firme, como es lógico, y solo una marina de guerra puede en muchos casos echar una mano a la diplomacia para enmendar un entuerto.

Sirva recalcar que el poder naval, por ser estatal, no pertenece al gobierno concreto que se ocupa en un momento determinado de la administración temporal de los recursos públicos nacionales como consecuencia (o no) de la elección de los ciudadanos que conforman cada nación. Por ese motivo todo poder ejecutivo es un mero gestor del patrimonio y del legado del país de que se trate a lo largo de las diversas legislaturas, salvo en caso de regímenes totalitarios. El Estado es una entidad que trasciende esa interinidad, lo que es de aplicación a todos los poderes que vamos a mencionar en este artículo.

PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO

Conviene recordar, en este punto, que no hay que confundir al poder naval con el poder marítimo, que se extiende por todos aquellos ámbitos económicos, culturales, industriales, turísticos, científicos, comerciales, arqueológicos, deportivos, pesqueros, medioambientales, de infraestructura o incluso policiales y de seguridad que tienen relación directa con mares y océanos.

El poder naval se circunscribe a la defensa, preparándose para ella en periodo de paz, mientras evita todo riesgo de conflicto mediante la disuasión de la mano de la diplomacia. Es algo diferente, paralelo y complementario al poder marítimo en ausencia de choque armado. Sin embargo, en caso de guerra el poder naval se expande hasta abarcarlo todo, convirtiéndose el poder marítimo en un apéndice auxiliar del primero que le permite gestionar todos los recursos marítimos del país necesarios para garantizar la defensa nacional.

Definido el objeto de su existencia, cabe preguntarse cómo puede llevar a cabo la Armada cada uno de los cometidos que le son propios para aplicar en la práctica dicho poder, lo que en periodo de paz tiene que ver con la planificación y construcción de los medios a flote de los que una nación ha de dotarse, la exhaustiva instrucción de las tripulaciones abordo y la coordinación de los despliegues y las operaciones con la diplomacia.

La búsqueda de una respuesta a una duda en apariencia tan trivial nos va a desvelar las principales dificultades a las que se ha que enfrentar el desarrollo del poder naval en España.

EL PODER NAVAL Y LO CONJUNTO

Sabido es que el pensamiento naval es el germen del poder naval de una nación, al identificar al alimón con la diplomacia los riesgos y cortapisas que en cada momento se imponen exteriormente, al estudiar bien el medio en el que las operaciones tendrán que desarrollarse, proponiendo los recursos con los que habrá de dotarse la marina y al sugerir la forma más adecuada de uso a quienes tendrán la potestad de emplearla para conseguir los objetivos nacionales, entre otras cosas.

Aunque se sale del ámbito de esta reflexión, se podrían definir las particularidades del poder aéreo o del poder terrestre, tal como se ha hecho en los apartados anteriores con el poder naval. E incluso se podría suponer que existe un poder conjunto, con su propia idiosincrasia más allá de la mera adición de los diversos poderes militares del Estado, al que se llegaría como consecuencia de un pensamiento ad hoc por consenso entre el pensamiento naval y sus homólogos, y cuya principal razón de ser sería en principio el reparto de recursos¹, más que el desarrollo de un poder con características propias, que de existir (pensemos en la ciberguerra), tendría un encaje al mismo nivel que cualquiera de las tradicionales ramas de la defensa, y no un estatus superior que las englobe.

Y es que todo poder militar está inevitablemente incrustado en las circunstancias que le dan lugar. Y aunque las diversas ramas de las FF.AA. se apoyen, refuercen y coordinen, será inevitable hablar de poder naval únicamente si pensamos en la protección al tráfico,

(1) Fernández Diz, Aurelio. Del pensamiento naval al pensamiento conjunto; *Cuaderno de Pensamiento Naval N°26*, pp. 115-124.

de poder militar terrestre cuando concibamos la defensa de nuestra frontera pirenaica frente a una horda acorazada que desde el Este haya arrasado Europa hasta toparse con esa barrera y de poder aéreo, fundamentalmente, cuando hablemos en términos prácticos de A2/AD, por ejemplo.

Así pues, el "poder conjunto", como tal, no existe: cualquier asomo de aplicabilidad a todas las facetas del poder militar (considerado este una mera suma de las diversas fuerzas armadas) se convierte por sí misma en una nueva rama de pensamiento bélico y de poder, enriqueciendo lo conjunto, pero sin englobarlo. Sería sin duda el caso de la ciberdefensa.

LA ÚNICA ESTRATEGIA CONJUNTA ES LA QUE NO EXISTE

Todo cuanto antecede es aplicable si pensamos en términos estratégicos, aunque con un matiz importante. Existe la estrategia naval, la aérea, la militar, la antiterrorista o la ciber-estrategia... pero no existe la estrategia conjunta: si es conjunta, simplemente, carece de apellido, es estrategia "a secas" y se eleva un peldaño sobre las mortales disciplinas (artes) que al combinarse parecen darle lugar.

Sin embargo, esas apariencias engañan, pues una estrategia general, sin apellido (no estamos hablando de la política de Estado, de la "gran estrategia" de los anglosajones, cuidado), es como una ecuación diferencial sin condiciones de contorno: irresoluble.

La estrategia (digamos "conjunta", para entendernos) se convierte en naval (o en lo que cuadre) cuando ameriza en la realidad y se ha de desenvolver en unas circunstancias muy determinadas. Es inevitable: no puede haber estrategia alguna sin un ámbito de aplicación, que no solo proporciona el "apellido", sino que la convierte en algo tangible, que puede cambiar pues el hecho bruto.

Por ese motivo, no ha de descuidarse en modo alguno la formación estratégica particular en cada ejército y en la marina por mucho que se favorezca una formación estratégica conjunta. Lo cortés no quita lo valiente, pero "lo conjunto" es más una actitud que un cuerpo doctrinal. Lo conjunto es trabajar para el equipo, no barrer para casa. Cuando se entienda y asuma esta filosofía entre los miembros de los estados mayores conjuntos, será más fácil percatarse de que la excelencia formativa en cada rama potencia al grupo, siempre que cada uno haya dejado de ser en cierta forma, y mientras esté destinado, miembro de su propio ejército o de la Armada: España trasciende su demarcación original.

Los conocimientos mantienen su importancia, empezando con los propios y siguiendo con los ajenos para mejor comprender la actividad conjunta (porque lo que no hay es mucho que aprender sobre la propia conjunción), pero las competencias, en este caso la habilidad para trabajar conjuntamente como si se fuera una sola cosa olvidándose de los particularismos, se convierten en indispensables.

LAS CONDICIONES (GEOPOLÍTICAS) DE CONTORNO EN EL CASO ESPAÑOL

España y Portugal comparten una situación geoestratégica común, separados del resto de Europa por la larga barrera pirenaica y de África (excepto por nuestras dos ciudades norteafricanas e islas al Sur del Mar de Alborán) por una estrecha lengua de mar. Son a su vez dos países insulares con cuatro archipiélagos (dos y dos) en el Atlántico Nororiental y en el Mediterráneo Occidental. Como países hermanos, no hay riesgo fronterizo alguno entre ambos. Es más, todo acercamiento geoestratégico para beneficio mutuo es poco y se pueden empezar a establecer iniciativas conjuntas muy provechosas con especial protagonismo de la Armada y su *Marinha*².

Francia, a su vez, es un país socio y amigo de donde no puede venir peligro alguno, salvo que la propia Francia esté en riesgo a su vez. En general, la pertenencia a la UE y a la OTAN establece en gran medida el abanico de aliados atlánticos y amigos europeos (y nos pone a su vez en relación con sus afines y enemigos), y por lo tanto configura inevitablemente nuestro marco de defensa y seguridad³.

Solo la presencia de la colonia de Gibraltar entorpece mínimamente la placidez de la situación en nuestro suelo europeo, por cuanto Reino Unido ha excedido los límites territoriales que se acordaron en el Tratado de Utrecht, ampliando el puerto (cuyas aguas interiores España reconocía de soberanía británica), realizando rellenos adicionales, invadiendo y construyendo en el istmo o estableciendo aguas territoriales sin derecho alguno a hacerlo. En cualquier caso, la solución a estas actuaciones (salvo quizá el adueñamiento ilegal de las

(2) Pérez Ramírez, Enrique (2021), Los espacios marítimos de interés; *Cuaderno de Pensamiento Naval Nº30*, pp. 61-76.

(3) Fernández Diz, Aurelio (2021), La posible nueva estrategia de defensa y seguridad de la Unión Europea, un reto para España y su Armada; *Cuaderno de Pensamiento Naval Nº30*, pp. 77-83.

aguas que rodean el peñón) es un tema estrictamente político, que ya no podrá resolverse ni en el marco de la UE, ni en la negociación provocada por el Brexit, lamentablemente.

Por otro lado, nuestra tradicional política de apaciguamiento con nuestros vecinos del sur nos ha ocasionado algún problema, toda vez que no hemos hecho valer con determinación la naturaleza de las aguas que bañan nuestros territorios africanos, mientras que tanto Marruecos como Argelia se lanzan a reivindicar zonas económicas exclusivas de 300 millas⁴, sin que lancemos un mensaje claro en el tablero internacional. Por actitudes como esa perdimos en su momento el papel protagonista que hubiésemos podido tener en la descolonización del Sahara y con ello, los derechos de explotación de sus bancos de pesca o de sus fosfatos.

Finalmente, nuestros intereses se desparraman por el mundo y el acceso por vía marítima a gran parte de los lugares críticos o de importancia nos permitiría estar presentes sin demora allí donde los acontecimientos reclamen la presencia de un trozo flotante de España. Es el caso de Mediterráneo Oriental, del Índico Noroccidental y el Golfo Pérsico, del Mar Caribe, del Golfo de Guinea, de las costas noroccidentales de África, del Atlántico suroccidental... o donde haga falta más allá de donde nos es más propio y sin ánimo de replicar en todas esas zonas el rol de seguridad marítima que ahora tenemos en alguno de los despliegues habituales.

Este es, muy resumido, el panorama geoestratégico en el que nos encontramos, con cuyo repaso queríamos hacer ver no solo la riqueza de escenarios en los que nos podemos llegar a encontrar en la defensa de nuestros intereses (no solo marítimos, como a veces se desliza), sino la red de condicionantes que coadyuvan a configurar los diversos factores que componen el poder naval, por un lado, y que permiten concebir la estrategia naval más adecuada por otro.

(4) E incluso a jugar con nuestras cosas de comer mientras se tiran entre ellos los cuévanos a la cabeza, condicionando el suministro de gas natural (que gracias al pensamiento estratégico que una vez se tuvo en España no depende ya solo del paso del gasoducto por Marruecos), en el peor momento posible, tanto por la coyuntura internacional, como por la ceguera de la política energética española desde que se decidió no construir más centrales nucleares en lugar de crear una cultura tecnológica, energética y medioambiental que lo hubiese hecho posible y deseable.

EL TRIDENTE DE NEPTUNO: FACTORES FUNDACIONALES DEL PODER NAVAL

Ahora bien, ¿en qué se basa el poder naval? Empecemos por remitirnos al credo de Alfred T. Mahan, a quien debemos sin duda la popularización del concepto, y para quien "las principales condiciones que afectan al poder naval de las naciones pueden ser enumeradas como sigue: posición geográfica, configuración física incluyendo (...) el clima, extensión del territorio, población, carácter del pueblo, carácter de gobierno"⁵.

Conviene observar adicionalmente, aunque solo sea por mor de nuestra particular tradición naval, las constantes a este respecto (pese a los muchos cambios que en cada reinado se sucedieron) que muestra la hegemonía naval de la Monarquía Hispánica que permitió primero crear (hasta 1580 aproximadamente) y luego mantener (hasta comienzos del siglo XIX) la mayor talasocracia que la Historia había tenido a bien albergar hasta entonces.

El poder naval español descansaba en tres grandes pilares:

- la clara determinación de todos y cada uno de los soberanos por mantener intactos los reinos heredados de sus ancestros al precio que fuera,
- una fuerza naval impresionante (cuando menos respetable, en sus peores momentos), presente en todos los mares para la defensa de los principales puertos o de las principales rutas comerciales y capaz de proyectar en tierra un ejército para influir desde la mar en la política de otros reinos, y
- una geografía desbordante, con la metrópoli sita en una encrucijada idónea para el desempeño del cometido que el destino le tenía encomendado, pero endemoniada en su más amplio espectro, desde la demografía o la economía hasta la propia configuración física del reino.

Pues bien, si convenimos en agrupar como aspectos geográficos los elementos que Mahan etiquetaba como posición geográfica, configuración física, extensión del territorio y población y en equiparar tanto el pensamiento estratégico como la voluntad del soberano (con intención de conservar intacto el reino) al carácter tanto del rey como del pue-

(5) Mahan, Alfred T. (1890), *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Boston: Little, Brown & Co., pp. 28-29. Disponible en Project Gutenberg.org

blo (sin cuya entusiasta lealtad ningún desafío habría sido superado), podemos considerar que desde el siglo XVI los pensadores navales (teóricos o en la práctica) han estado siempre hablando de lo mismo.

Por todo ello, cabe "cuantificar" el poder naval como el producto de los siguientes factores:

Poder Naval = Fuerza Naval x Geografía x Mando

Donde

- la Fuerza Naval consiste en el valor intrínseco de la marina del país (sobre lo que nos extenderemos en otra ocasión),
- La Geografía se compone de dos subfactores: la geografía física (que es algo fijo sobre lo que no podemos ejercer influencia alguna) y la geopolítica (que básicamente se refiere a que los demás también juegan). Ambas patas condicionan nuestros movimientos; la primera, determinando las características del campo de juego y la segunda, estableciendo las reglas. Nada de eso depende de nuestra voluntad: la geopolítica porque depende mucho de los demás, y la geografía, de nadie.
- El Mando se compone también de dos subfactores: la estrategia (genérica y naval) que el gobernante es capaz de pergeñar y la firmeza de su voluntad, que puede fluctuar entre la acción decidida (si se carece de problema alguno para hacer uso de la escuadra si se dan las circunstancias) y el "buenismo" (si no hay intención de utilizar la Armada ni siquiera para amedrentar con un farol a quien nos acosa), capaz por sí solo de convertir el producto (esto es, el poder naval) en cero. Depende no solo de la propensión del gobernante que decide en último extremo, sino además de la visión general del pueblo en asuntos de defensa o de política exterior, sin cuyo apoyo implícito el primero dudará siempre.

La Monarquía Hispánica dominó el entero planeta azul blandiendo el tridente de su poder naval (cada uno de cuyos arpones hemos descrito), convirtiendo a su cabeza, en cada momento, en el dios Neptuno de los antiguos romanos, ilustres predecesores en el gobierno "territorial" de los mares del que hicieron gala durante tres siglos nuestros antepasados.

LOS TRES PRINCIPALES IMPEDIMENTOS AL PODER NAVAL ESPAÑOL

Pues bien, habida cuenta de que uno de los tres grandes factores que dan lugar al poder naval de una nación (el geográfico) no depen-

de de la voluntad de quienes han de configurar y hacer uso del poder naval, sino más bien de la de los demás (por mucho que la diplomacia pueda intentar influir) o del capricho de la naturaleza, centraremos el análisis en las dificultades casi seculares que nos atenazan en el resto de los aspectos, sin olvidar que el poco o mucho poder naval que seamos capaces de mantener habrá de adaptarse a las circunstancias (perennes las geográficas y cambiantes las geopolíticas) definidas en el antedicho factor.

En España hay tres grandes problemas que nos impiden tener un poder naval mínimo adecuado. Pretendemos denunciarlos con ánimo constructivo, para no solo sugerir eventuales soluciones, sino fundamentalmente provocar un debate que permita acometer el proceso de reconstrucción del poder naval español a la altura de lo que deberían ser nuestras ambiciones como pueblo orgulloso de sus recientes logros y de su historia.

Cabe señalar, incluso antes de entrar en el detalle de cada uno de los problemas, que hay solución, sea cual sea ésta, con seguridad: si la cuestión final es cómo acrecentar nuestro poder naval, la hay porque nada se puede encontrar que determine que no la haya, porque otros países de nuestro entorno disponen de un poder naval efectivo y porque nosotros mismos, en otros periodos de la historia, hemos sabido acompañar el poder naval a nuestras necesidades.

PRIMERA GRAN DIFICULTAD: EL PRESUPUESTO

No por bien conocido es mejor no reiterarlo: España adolece de una falta crónica de financiación para su defensa en general y para la Armada en particular (hasta el extremo de que lleva años sin poder cubrir las necesidades que requiere el mantenimiento y la operatividad mínima de una fuerza naval tan exigua como la existente).

Pese al compromiso adquirido en 2014 con nuestros aliados de la OTAN (y reiterado expresamente más recientemente) para invertir (o gastar, a juzgar de cada cual) un 2% del PIB en Defensa a la altura de 2024, el presupuesto consignado en España año tras año no alcanza siquiera la mitad a falta de poco más de un par de años para que se cumpla el plazo.

Además, el reparto de los fondos disponibles entre las diversas ramas de las Fuerzas Armadas no es equitativo. Y aunque no tendría por qué serlo —dado que el distinto peso de las amenazas en cada nación impide elaborar una teoría general que justifique equi-

dad alguna al respecto—, no es menos cierto que, aplicando estos criterios a España, parece existir una desproporción entre el Ejército de Tierra y la Armada o la Fuerza Aérea (2), pues siendo estas dos últimas mucho más intensivas en capital, es aconsejable un mayor equilibrio presupuestario.

Siendo el problema que hay pocos fondos y están mal repartidos, parece evidente que la solución solo puede venir con más dinero y un mejor reparto, para lo que es indispensable consensuar en el parlamento una ley de financiación de la Defensa con vocación generacional que permita dejar de hacernos trampas al solitario con determinados instrumentos presupuestarios como los PEAs, parches de cierta utilidad que sin embargo no han servido nunca para resolver un problema que se ha acabado cronificando por la falta de valor para atajarlo desde la base.

En suma, la solución está en la asignación de fondos a largo plazo por un lado y en el equilibrio del reparto de los mismos entre la Armada y los ejércitos por otro. Lo primero se arregla por consenso parlamentario y lo segundo...

SEGUNDA GRAN DIFICULTAD: EL PERSONAL

A nadie se le escapa que la juventud de ahora ya no es como la de antes... como de hecho ha ocurrido generación tras generación desde el comienzo de los tiempos. Quienes ahora son los mandos de las Fuerzas Armadas (*baby boomers* muchos de ellos) decidieron formar parte de ellas en unas circunstancias vitales seguramente muy diferentes a las que han vivido sus propios hijos, con independencia del camino profesional que éstos hayan decidido seguir. Hemos educado a la siguiente generación de forma diferente a como nos educaron a nosotros (ni mejor ni peor) y aquellos que nos suceden son más reivindicativos con sus derechos (aunque en apariencia, al menos, no son tan asertivos con sus deberes), que amparamos con leyes de conciliación que permiten hacer más llevaderas las tareas castrenses propias de cada empleo (lo que es especialmente significativo precisamente en la Armada), que reforzamos preparándoles con formación "dual" (adaptada al mundo civil) para su eventual salida de la disciplina militar y que protegemos con reformas que mejoran sustancialmente las condiciones de vida de otros tiempos, facilitando su reclutamiento y retención, cuya tasa tanto tiene que ver con la satisfacción que cada cual siente en el cumplimiento de sus cometidos, lo que solo parcialmente, en cualquier caso, está relacionado con lo antedicho.

Si bien puede parecer un poco surrealista que una fragata zarpe sin la totalidad de la dotación porque algún tripulante se quede en puerto en virtud de unos derechos en algunos casos asimilados al mundo laboral civil (con el que por razones obvias la milicia tiene poco que ver, algo que deben de conocer quienes se incorporan a un ejército o a una marina de guerra), lo cierto es que hemos de adaptarnos a las normas, si bien evitar, eso sí, una deriva que como en su momento ocurrió en un país europeo, nos lleve a decidir en las urnas si un F18 puede o no despegar de noche para interceptar un contacto sospechoso (no sea que el ruido infernal de sus motores impida descansar al vecindario en el entorno de la base).

Hemos de asegurar que la dotación está completa cuando un barco de guerra se encuentra en la mar, sea en periodo de instrucción o esté operando en determinada misión. Es una cuestión de seguridad. Para ello será inevitable contar con tripulaciones extendidas y polivalentes, es decir, con tripulaciones que excedan en un 40 o 50% (la experiencia nos dictará en cada caso) el número necesario de puestos abordo. Además, será imprescindible que la cualificación de muchos de los tripulantes les permita ocupar diversos cometidos. De esta forma bajará la "productividad" de nuestros marinos, pero al menos seremos capaces de mantener la "producción" a toda máquina, a la espera de tiempos mejores, que en gran parte vendrán (ya están llegando) de la mano de la automatización. Podremos así mantener la eficacia de la Armada, aunque sea a costa de su eficiencia.

Finalmente, la única forma tanto de crecer cuando los presupuestos lo permitan, como de elegir a los más aptos, es que la demanda de los españoles sea mucho mayor que la oferta de plazas en las convocatorias a todos los niveles. Y la mejor forma de que eso ocurra (más allá de actualizadas campañas del estilo de "la Marina te llama"), es convertir en atractivo el servicio, lo que tiene mucho que ver con la formación (imprescindible para lograr la polivalencia que se deriva de la necesidad de operar con tripulaciones flexibles) y las condiciones de vida de las que hablábamos antes, aunque no solo...

TERCERA GRAN DIFICULTAD: EL MANDO POLÍTICO

Son los gobiernos centrales quienes tienen la última palabra en la puesta en marcha de toda iniciativa estratégica. Sería pues deseable que formasen parte de ellos responsables con visión de Estado a largo plazo. Sin embargo, como parte sin duda muy representativa del pueblo que los elige, los políticos españoles tienen el mismo interés

medio por las cosas de la mar que el resto de sus compatriotas, solo comparable al entusiasmo que les produce la temática castrense.

Ese doble desinterés es letal para la Armada como demuestran tozudos los hechos, por desgracia. Los responsables públicos en su mayor parte, de entrada, no tienen una noción clara de para qué sirve dicha institución, que añade a su condición marítima nada menos que su carácter militar. Esa ignorancia, tan extendida en la ciudadanía como consecuencia del escaso uso que han hecho sus gobernantes en las últimas casi dos décadas de la marina de guerra (aunque fuera para asegurar la paz), ha llegado a impregnar a la gente más cultivada, incluso a uniformados que han ocupado puestos relevantes como privilegiados asesores de la pirámide civil de decisión estratégica, para quienes en algún caso la Armada debería limitarse a cumplir con cometidos litorales en aguas propias. En fin...

Diríase que convendría que existiera un manual de uso de la Armada, y si se diera el caso⁶, que quienes ostentan el poder ejecutivo lo tuvieran bien a mano... y lo leyeran. Aunque con ser grave, el principal tercer problema no es sólo el desconocimiento descrito, sino el miedo a tomar decisiones comprometidas (y todas las estratégicas lo son).

Ese temor es consecuencia de la obvia falta de mentalización naval del pueblo español, de su falta de conocimiento en la que el desinterés siempre desemboca, o incluso de la en apariencia creciente falta de patriotismo por la que lo de uno siempre está primero, no solo que lo de los demás, sino antes también que lo del propio conjunto al que pertenece. Es inevitable que semejante comportamiento se refleje en sus representantes casi caricaturescamente, como corresponde a una mayor exposición mediática. Algunos responsables públicos no hacen lo que saben deben hacer, toda vez que cualquier decisión "errónea" (en términos electorales) puede provocar su salida su salida de la vida pública.

Es probable que la única forma de deshacer este círculo vicioso consista en un pacto de Estado que obligue a los grandes partidos a ponerse de acuerdo en desarrollar políticas exteriores y de defensa coordinadas y a largo plazo, para que ningún gobernante tema tomar decisiones estratégicas, que nunca son fáciles ni de explicar ni de entender, y que como dependen también de otros, incluyendo "los elementos", pueden salir desastrosamente mal.

(6) Rodríguez Garat, Juan (2019), *Manual del usuario de la Armada Española*, Gijón: Fundación Alvargonzález

LA RAÍZ COMÚN QUE ALIMENTA TODO IMPEDIMENTO AL FLORECIMIENTO DEL PODER NAVAL

¿Qué misterio se esconde tras la evidencia de que ningún gobierno en España se ha preocupado nunca de priorizar la financiación de la Defensa, hasta el extremo de que somos una nación donde no ha existido en décadas una ley de financiación de la Defensa consensuada entre los grupos parlamentarios que apoyan el gobierno de turno y el principal partido (al menos) de la oposición?

Indudablemente, la poca rentabilidad electoral del gasto militar cuando los votantes no sienten amenaza alguna de ese cariz, desconocen en gran parte lo mucho que se tarda en poner a punto cualquier sistema de armas que se decida adquirir cuando una hasta entonces invisible amenaza se haga patente y son sensibles en general a todo argumento "*buenista*" que se precie, en lugar de explicar a los ciudadanos cuales son los verdaderos peligros y amenazas a las que se enfrentan.

Por otro lado, ¿qué mágica fórmula alberga el secreto de la retención y de la felicidad del personal en un mundo en el que nada es suficiente? Quizá la asunción sin complejos de los valores que han adornado el pecho de los militares españoles desde que el siglo XVI apenas balbuceaba sea de cierta utilidad. Pero como prima el pragmatismo, ayudémonos de la retribución antes de que cristalice el compromiso, que solo podrá hacerlo cuando la entera población transpire la misma ansia de libertad y sienta el mismo legítimo orgullo de pertenencia a una estirpe que experimentaron nuestros ilustres antepasados.

Finalmente, ¿qué oscuro impedimento habita en los recovecos más profundos del alma de quienes están llamados a liderarnos (o al menos a administrar el erario público), que es capaz de paralizarles de pánico con la sola amenaza de tener que hacerles justificar una decisión incómoda que probablemente no entiendan? Todos conocemos la respuesta. Y esa barrera solo podría desaparecer si los afectados por las decisiones comprendieran de forma natural su necesidad.

EL PROBLEMA FUNDAMENTAL DEL PODER NAVAL ESPAÑOL

Como vemos, no hay gobierno que se atreva a tomar las decisiones que sabe que ha de tomar (preñadas de pragmatismo y por lo tanto del todo ajenas a connotaciones ideológicas cualesquiera), por miedo a perder el favor del electorado. Y eso se debe tanto a la falta

de cultura de defensa de los gobernantes como a la ignorancia a ese respecto del pueblo español, de los que los primeros emanan. La primera carencia impide que se fomente la formación de un espíritu crítico en relación a la Defensa en la ciudadanía. La segunda evita la presión del pueblo hacia sus dirigentes exigiéndoles atención a las cuestiones que nos ocupan, para garantizar la protección de nuestros intereses ante amenazas exteriores.

El problema fundamental del poder naval de nuestra patria es la falta de cultura naval de los españoles. Evidentemente es una carencia que se puede extender a la cultura de defensa, pero en el caso del entorno marítimo es mucho más profunda y le impide a la ciudadanía exigir a sus dirigentes que sean serios y diligentes en la toma de decisiones estratégicas, que en época de paz suponen la planificación y subsiguiente financiación de la defensa en general y de la Armada en particular.

De ese hecho tan simple se derivan los tres grandes problemas que hemos descrito: la insuficiente financiación, el personal y el mando supremo, que ponen en jaque la entidad de la fuerza naval, la operatividad de la que seamos capaces de mantener y el uso adecuado de todo ello.

Suponemos que las causas más profundas haya que buscarlas en la (¿reciente?) historia; y quizá en cómo tratamos el propio estudio de dicha disciplina en los colegios, qué cosas, esté el origen de nuestros males.

SOLUCIONES POSIBLES

Aquí empieza el debate, una tarea que ha de implicar a lo más granado de la sociedad. Quizá el adoctrinamiento histórico que a unos espanta, sea la solución para otros, sorprendidos por las múltiples y no tan compatibles versiones con las que se pueden ahora deleitar los más jóvenes, según donde estudien. Quizá baste, para acelerar el proceso, con la formación adecuada de quienes toman decisiones de gestión pública en este y en otros ámbitos. Quién sabe, lo mismo lo más fácil sea observar e imitar a nuestros vecinos, amigos y aliados. Lo dejamos a criterio del lector.

CONCLUSIONES

Todos los palos en la rueda que impiden que España vuelva a disponer de un poder naval a la altura de su potencial, de sus nece-

sidades y de su historia se resumen en un solo problema: la falta de cultura naval del pueblo español.

No podemos esperar a que eso cambie en el corto plazo (ni aun en el largo), así que tendrán que ser nuestros representantes quienes se armen de valor para, primero, asumir la iniciativa y pactar una ley de financiación que permita construir una fuerza naval bien dimensionada que poder utilizar con sentido estratégico en todas las ocasiones. En segundo lugar, prestarse a ser educados en las cuestiones estratégicas, precisamente, por quienes de esto saben. *Tempus fugit.*