

LA MAR EN EL PENSAMIENTO. DIVAGACIONES Y ELUCUBRACIONES DISPERSAS

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (RR)

Introducción

Desde mi cómoda posición de jubilado, de marino anclado en tierra, disfruto viendo los toros desde la barrera. Lo malo es que con frecuencia participo en foros, tertulias, juntas y reuniones, muchas relacionadas con la mar, la historia, la Armada y asuntos por el estilo, que me producen cierta desazón —dicho sea dentro de un orden—, ya que surgen cosas, salen temas, se hacen preguntas, se plantean debates y se crean discusiones de difícil respuesta y peor solución.

Me he puesto a pensar sobre muchas de estas cosas, y he decidido que lo mejor es que recoja mis pensamientos en el papel. No es que al hacerlo les vaya a encontrar solución, pero ¿quién sabe?, a lo mejor al plasmarlos de forma escrita no se pierden, y a alguien le pueden dar pistas para buscar y encontrar caminos por los que podamos transitar para mejorar la situación.

Con esto no quiero decir que nuestra situación sea catastrófica. Ni mucho menos. Somos uno de los países grandes del mundo. Pero estoy seguro de que si en su momento los asuntos de nuestra España se hubieran llevado por otros derroteros, las cosas hubieran ido mucho mejor. Claro que esto es muy fácil de decir a toro pasado. Pero invito al lector a que, tras haber leído esto, haga un examen de conciencia riguroso y objetivo, y que luego me diga si tengo razón o estoy equivocado.

De cualquier manera, a continuación apunto una serie de temas, asuntos, objetos o como quieran llamarlos, directamente relacionadas con la mar en general y con la Armada en particular. Es un batiburrillo de asuntos, en los que casi siempre termino con preguntas, ya que unas veces no sé las respuestas, ¿las saben ustedes?, y otras veces pido sus opiniones, ¿las tienen?

Mar

Perdonen ustedes que empiece con un tópico: decir lo que es el mar —o la mar—, pero es que por algo hay que empezar (y perdonen las rimas). La mar



Tráfico en el Estrecho.

es esa gran extensión de agua que cubre la mayor parte de la tierra, en medio de la que surgen los continentes y las islas.

La mar, que ha sido escenario de importantes páginas de la historia del mundo, y por supuesto de España, cubre casi las tres cuartas partes del planeta, y es una gran vía de comunicación, un vínculo de unión entre pueblos, una fuente de riquezas, un lugar de ocio, y el camino del 90 por 100 del comercio mundial.

A la mar están íntimamente ligadas las existencias de los países ribereños, entre ellos España, que ocupa una posición geoestratégica envidiable por su situación entre Europa y África y entre Europa y América. España, con unos casi 8.000 km de línea de costa, sumando las costas peninsulares e insulares (7.876 km según algunas fuentes, que ponen a España en el puesto número 14 de los países costeros de todo el mundo), está situada en un gran cruce de caminos con una muy intensa navegación, con puntos de recalada, y con el punto focal de tráfico representado por el estrecho de Gibraltar, que es la gran llave del Mediterráneo y la puerta de África, aunque esto a veces más que una ventaja es un gran problema por la inmigración descontrolada.

Una vez dicho esto a modo de introducción, ¿Alguien duda de la importancia que para España tiene la mar?

El transporte por mar

Como acabo de decir, la mar es una gran vía de comunicación y un vínculo de unión entre pueblos, en el que el transporte de bienes y mercancías alcanza cotas muy altas, hasta el punto de que por mar se realiza el movimiento del 90 % del comercio de todo el mundo. Un comercio que tiene vital importancia para la economía mundial, y por supuesto española, ya que sin él sería imposible el desarrollo del planeta.

El transporte por mar tiene muchas ventajas en todos los aspectos sobre otras formas de llevar las mercancías de un lugar a otro, ya que es más económico, de hecho, es el más barato de los diferentes sistemas de transporte; tiene menor consumo de energía; es el menos contaminante; y es el medio de transporte más seguro (Según las estadísticas, en comparación con la mortalidad por accidentes en la mar, la mortalidad por ferrocarril es 30 veces mayor, y es 70 veces superior por carretera).

En España, el transporte por mar tiene una gran importancia ya que es la forma normal de mover el 80 por 100 de las importaciones y el 50 por 100 de las exportaciones españolas. Por vía marítima, España transporta el 80 por 100 de las mercancías y el 2,5 por 100 de viajeros (representados sobre todo por los que viajan entre España y el norte de África, entre la Península y las islas, entre las islas, y los turistas que van en cruceros). En el año 2012, la suma de exportaciones, importaciones y cabotaje en España representó un total de 315,4 millones de toneladas, que fue un 4,2 por 100 mayor que en 2011, pero un 9 por 100 menor que en el año 2007. Otro dato significativo es que en 2012 las exportaciones aumentaron un 17,2 por 100, en cambio las importaciones solo aumentaron un 0,4 por 100. En resumen, el transporte por mar tiene una gran importancia ¿Alguien lo pone en duda?

Flota mercante

La flota mercante española, o con pabellón español, está disminuyendo continuamente a favor de los pabellones de conveniencia, por los beneficios fiscales que dichos pabellones reportan. El 1 de enero de 2013, solo había 136 barcos inscritos en el Registro Especial de Canarias, 7 menos que el año anterior.

Por otra parte, también se aprecia un descenso de buques controlados por compañías navieras españolas, que el 1 de enero de 2013 era de 215 barcos, 14 menos que en 2012, aunque se produjo un incremento en el tonelaje total.

Hoy por hoy, España no figura en la lista de las primeras flotas mercantes del mundo, y por lo que leo: ni está ni estará. En las últimas décadas se produjo una continua reducción de la marina mercante española difícil de entender. ¿Mala gestión empresarial?, ¿mala gestión política?, ¿las dos juntas? No tengo ni idea. ¿La tienen ustedes?

Hay crisis, y las economías acuden a los lugares donde pueden obtener mayores y mejores rendimientos. Se comprende. Pero yo recuerdo con cierta nostalgia las grandes flotas de cruceros, petroleros, bacaladeros y demás barcos que España tenía en otros tiempos. ¿Volverán alguna vez?

Control y vigilancia

Uno de los retos que se presentan en España, es el de la vigilancia y control del mar. Este es un asunto muy debatido y no es para menos, ya que con sus casi 8.000 km costas como ya quedó dicho, actualmente tienen intereses y responsabilidades en la mar un montón de agencias estatales: ministerios, secretarías, subsecretarías, direcciones generales, cuerpos, etc., entre los que está la Armada, además de las responsabilidades delegadas en las comunidades autónomas ribereñas.

La maraña legislativa relacionada con el ámbito marítimo es enorme y afecta a múltiples aspectos: navegación, pesca, recreo, comercio, salvamento, contrabando, terrorismo, emigración, arqueología sumergida, recursos, medio ambiente, etc., que complican la coordinación de operaciones si no hay un espíritu de mutua cooperación. Se ha hablado en múltiples ocasiones de la creación de un Ministerio del Mar, que se ve difícil por no decir imposible, y ahora estamos con agencias de coordinación. Y esto se complica todavía más si tenemos en cuenta que hay responsabilidades delegadas en las comunidades autónomas ribereñas, que con frecuencia carecen de medios para desempeñarlas.

Considero que este es uno de los retos de España, y en particular de la Armada, ya que la mar es el ámbito normal en el que la Armada desarrolla sus actividades, y la Armada, mejor que cualquier otra agencia, cuenta con los necesarios medios materiales y el correspondiente apoyo legal para ejercer los cometidos que le correspondan. ¿Qué opinan ustedes?

Medio ambiente

A nadie se le escapa la imperiosa necesidad de proteger el medio ambiente marino. Para recordarles la importancia que tiene, podría poner montones de ejemplos de desastres ecológicos ocurridos en nuestras costas por naufragios, vertidos de crudos o productos químicos, y otros. Pero creo que no hace falta.



El *Prestige* antes de hundirse en el año 2002 en aguas de Galicia. (Foto: *Wikipedia*).

Basta decir una sola palabra: *Prestige*, y al que más y al que menos se le pone la carne de gallina, ya que el petróleo que el *Prestige* tiró al agua vistió de luto, en el sentido real y en el figurado, a las costas gallegas, las de la cornisa cantábrica y hasta las de Francia. Las vistió de un negro venenoso del que tardaron en salir.

Es por ello necesario concienciarnos de que hay que adoptar las medidas necesarias para que en lo posible no se vuelva a producir un desastre como aquél. Estas medidas pueden ser preventivas, haciendo más rigurosas las inspecciones de los barcos, modificando los estándares de su construcción, mejorando sus sistemas de seguridad, regulando la navegación y haciendo muchas cosas más.

Pero también hay que prever otras medidas, que yo llamaría activas; medidas a adoptar ante un gran desastre. Porque, señoras y señores, tarde o temprano vamos a tener otro disgusto, y tenemos que estar preparados para actuar y minimizar sus efectos. En el caso del *Prestige* intentamos mandarlo lejos de las costas, y así se hizo, se mandó al barco al oeste cuando el viento venía del oeste, lo que no parece muy acertado. Fue algo así como cuando uno está mareado y devuelve por barlovento. Recuerdo que una de las primeras lecciones en las salidas a la mar en la Escuela Naval era: la mascada por sotavento. Pues en el caso del *Prestige* fue algo parecido. ¿Habremos aprendido para la próxima?

Piratería

Un asunto que trae en jaque a los países con intereses marítimos, que por unas cosas o por otras son todos, es el de la piratería en la mar. No hace mucho, esta piratería fue olvidada; fue considerada como algo de otros tiempos, como algo de película o de novela con cierto aire romántico. Pero la cruda realidad nos está demostrando que es algo de una rabiosa actualidad en pleno siglo XXI. Los piratas de hoy no enarbolan banderas con las tibias y la calavera, ni arman grandes espadas ni pistolas de un tiro, ni tienen un parche en un ojo ni pata de palo. Son piratas que se mueven con gran arrojo en pequeños barcos, rápidos, con GPS y buenos equipos de comunicaciones, llevan armas automáticas como los fusiles AK-47 —ya saben, los famosos «kalashnikovs»—, y le echan valor a la cosa. Piratas como los del Cuerno de África o del Golfo de Guinea, nos recuerdan que la piratería en la mar, en lugar de haber desaparecido, ha resurgido con gran fuerza como una importante amenaza para la seguridad marítima.

Y ante esos piratas hay que actuar sin titubeos, si queremos que la mar siga siendo la gran vía de comunicación que ha sido hasta ahora. Es un asunto que ya he tratado en esta revista hace tiempo (1), donde, entre otras cosas, al



El petrolero saudí de 330 m de eslora *Sirius Atar*, fue atacado y secuestrado por piratas el 15 de noviembre de 2008 a más 450 millas al este de la costa africana. (Foto: Internet).

(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «De la piratería moderna y el empleo de la fuerza». *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Segundo semestre de 2009.

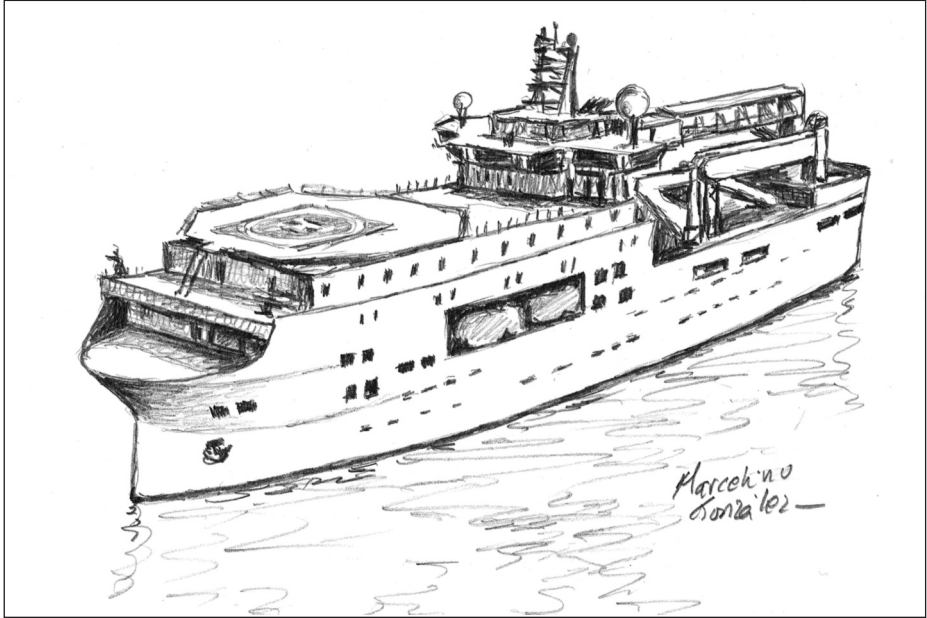
hablar sobre todo de la piratería en Somalia y el Índico, decía lo siguiente, que creo que conserva todo su valor: *...hay que velar por los intereses nacionales, y si esos intereses son barcos que pasan por la zona o pesqueros que faenan en ella, hay que protegerlos. La Armada, como fuerza armada que es, en principio sabe cómo se pueden proteger esos intereses, y cuenta con los medios y el adiestramiento necesarios para llevarlo a cabo. Otra cosa es cuando aparecen las trabas legales y políticas que atan por corto, y se puede correr el riesgo de no poder hacer nada y caer de nuevo en el ridículo.*

Hay que tener en cuenta que la piratería marítima tiende a afectar a muchas de las principales rutas de navegación, poniendo en peligro las vidas de los marinos y las cargas que transportan, a cambio de importantes rescates, que tramitados a través de terceros países, vuelven a los piratas dándoles más fuerza material y moral para llevar a cabo nuevas fechorías. Por ello España, junto con los demás países con intereses en el tráfico marítimo, debe continuar presionando para eliminar, o reducir al mínimo, esta lacra que parecía olvidada. ¿Qué podría pasar si dejáramos este problema de lado?

De todas formas no hay que ser pesimistas, ya que gracias a las actuaciones en la mar, después de varios años aumentando la piratería en el Golfo de Adén y en Somalia, en 2012 se redujo en un 69 por 100, lo que quiere decir que los deberes se están haciendo bien.



El *Marqués de la Ensenada* navegando junto al *Melody* en la operación ATALANTA. El crucero *Melody* sufrió el ataque de piratas, frustrado por la acción de las fuerzas desplegadas en la zona, entre ellas la fragata *Numancia*, y el *Marqués de la Ensenada* que fue el primero en acudir en auxilio del barco. (Foto: Armada española, 29 de abril de 2009).



Flotel para alojamiento del personal de plataformas de petróleo.
(Apunte por Marcelino González).

Construcción naval

España ha destacado en la construcción de barcos de todo tipo: mercantes, de guerra, pesqueros, de recreo, etc. Pero ésta es una industria que actualmente está en recesión.

La construcción de barcos mercantes se fue a otros países con mano de obra más barata y por ello con una construcción naval más económica, como son los países asiáticos del Pacífico.

La construcción de barcos de guerra también está en recesión por la crisis, que de momento no permite a la Armada afrontar un plan consolidado de nuevas construcciones, y se salva a medias con contratos conseguidos en duras pugnas internacionales, que permiten construir algún que otro barco de guerra.

Y la construcción de los demás tipos de barcos sigue adelante como puede, capeando los temporales de la crisis.

Somos conscientes de la importancia que para España tiene la construcción de barcos por su impacto en diferentes aspectos: fuente de ingresos, mejora de las tecnologías, apoyo a las industrias, creación de puestos de trabajo, investigación y desarrollo, estabilidad, bienestar social y otros.

Por todas estas razones hay que luchar para conseguir contratos ¿No les parece? Es algo que las zonas costeras conocen muy bien y con lo que están muy sensibilizadas. Recuerdo la alegría con que se recibieron hace ya tiempo las noticias para construir fragatas para Noruega, o portaaviones para países asiáticos. Recuerdo también el bastante reciente asunto de la construcción de gaseros. He vivido en las pasadas Navidades en Ferrol, el suspense ante la posibilidad de construir dos flóteles para las plataformas de petróleo del golfo de Méjico, que tuvieron que esperar hasta que finalmente se contrató la construcción de uno en Vigo y otro en Ferrol. Y últimamente me llegan noticias de que para dar algo de trabajo a la industria nacional, se van a construir dos BAM para la Armada, ¡bienvenidos sean! En la consecución de todos estos contratos han intervenido las fuerzas vivas nacionales a todos los niveles, en un ejemplo del camino a seguir de cara a posibles futuras construcciones.

Arqueología sumergida

Para un país ribereño y cargado de historia como España, la arqueología sumergida tiene una gran importancia, como ya he comentado en su momento en esta misma revista (2), donde decía: *Hay una gran riqueza histórica encerrada en esos pecios que está desapareciendo con el correr del tiempo, en muchas ocasiones por las actuaciones de caza tesoros y furtivos, y España parece ignorarlo. Cuando en muchos foros se habla de este asunto, la mayor parte de las veces la reacción de la gente es de pura indiferencia. Pasan del tema como si no fuera con ellos. Y no estoy pensando en la gente de la calle, en el pueblo llano, que hasta es lógico que pase de largo en algo para lo que no ha sido educado. Me refiero a gente con formación, y en ocasiones con puestos de responsabilidades en la Administración, que pasan de puntillas sobre el tema, y cuando hay que profundizar escapan como gatos escaldados y ponen tierra por medio. ¿Por qué? ¿A qué se debe ese miedo? Parece como si se les pidiera que se pusieran ellos el traje de buceo y se zambulleran a explorar los pecios.*

Creo que lo que decía entonces no ha perdido ni un átomo de valor. Y cuando cito el patrimonio sumergido no me refiero solo al que tenemos en casa, en nuestras aguas, a veces muy cerca del litoral, que es mucho. También me refiero al que se encuentra en otras aguas muy lejos de nuestro país, debido a los muchos naufragios de nuestros barcos en empresas de descubrimientos y colonizaciones, en la «Carrera de Indias», en el «Galeón de Manila», en guerras y en otras empresas. Y la ley nos asiste. Recuerden lo

(2) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «El patrimonio subacuático, un patrimonio de todos». *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Primer semestre de 2010.



Campanas rescatadas del pecio de la fragata *Magdalena*, hundida en la ría de Vivero en 1810. Museo Naval de Ferrol. (Foto: M. González).

de la *Juno* y la *Galga* de hace unos años o lo más reciente de la *Mercedes* la del caso *Odyssey*.

¿Qué mejor forma hay de recordar nuestra historia que mostrando objetos de barcos de otros tiempos, recuperados del fondo del mar?

Pesca

España es una potencia mundial en el campo de la pesca. En 2012 ocupaba el tercer puesto dentro de la Comunidad Europea con 10.116 barcos, por detrás de Grecia que tenía 16.249 e Italia 12.783. Pero la actividad pesquera española a veces se ve constreñida por acuerdos bilaterales, internacionales, de la Comunidad Europea y otros. Es algo lógico, ya que hay que preservar los caladeros y los intereses de los países ribereños. Aunque seguramente este es uno de los motivos por los que está disminuyendo el número de barcos pesqueros en España, que si en 2010 eran 10.847, en 2011 bajaron a 10.505, y en 2012 era de 10.116.



Barco factoría donde se manipula y transforma la pesca. (Fuente: *Wikipedia*).

Pero sin dejar de lado los acuerdos, es preciso atender las necesidades de los países con tradición pesquera, con flotas para practicarla, con industrias para su elaboración y con familias dependientes de ella, y uno de ellos es España. Por estas razones, a la hora de negociar hay que hacerlo mostrando los derechos que nos asisten, para conseguir unas cuotas de pesca razonables en el Gran Sol, en aguas del Sáhara o donde sea. Además, a los españoles no gusta el pescado ¿No?

Historia

El decir que España vive de espaldas al mar es a la vez un gran tópico y una enorme realidad. ¿Por qué? Es difícil saberlo.

Hace tiempo ya efectué un análisis de este aspecto de los españoles en la presente revista (3), y creo que la cosa es generacional. Sin lugar a dudas, los españoles deberíamos de ser conscientes de la importancia que para nosotros

(3) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «España ante el mar en los comienzos del siglo xxi». *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Primer semestre de 2009.



Pailebote *Santa Eulalia*, barco museo en Barcelona.
(Foto: M. González).

tiene la mar. Pero los españoles de ahora piensan como piensan y nadie les va a hacer cambiar. En quien hay que poner la atención es en las generaciones futuras. Y la mejor forma de hacerlo es mostrándoles como ha sido nuestra historia en la mar de forma objetiva, con sus luces y sus sombras, para que comprendan que España es lo que es en gran parte gracias a su posición geopolítica y geoestratégica, en las que la mar ha sido fundamental. Conviene que sepan que además de los desastres de la Gran Armada —ya saben, la que los amigos de la leyenda negra llamaron «Invencible»— y Trafalgar, también hubo grandes campañas y sonadas victorias, y no solo Lepanto, ya que también hemos tenido unos tres siglos del gran comercio de la «Carrera de Indias», 250 años del «Galeón de Manila», y

montones de acciones a cargo de nuestros marinos y nuestros barcos por los océanos y mares de todo el mundo.

En honor a la verdad, tenemos que reconocer que España cuenta con unos cuantos museos navales y marítimos, empezando por el Museo Naval de Madrid y sus filiales, que están a la altura de los mejores del mundo, y muestran al visitante objetos y elementos de gran valor patrimonial relacionados con nuestro pasado histórico en la mar. Pero en honor a esa verdad también tenemos que reconocer que en el campo del patrimonio marino tenemos una gran asignatura pendiente: los barcos museos. Ya sé que tenemos algunos modestos ejemplos, como el pailebote *Santa Eulalia* en Barcelona, el *Correílo La Palma* en Tenerife, o el submarino *Peral* en Cartagena. Pero viene a mi memoria el buque escuela *Galatea*, que después de un montón de años sirviendo en la Armada, lo compró Glasgow como chatarra y hoy es un bello barco museo con su primitivo nombre *Glenlee*. Y podría

citarles montones de barcos museos por todo el mundo, pero nombraré solo algunos que he visitado en los últimos tiempos, para que vean como otros países cuidan su patrimonio: *Aurora* en San Petersburgo, Rusia; *Dar Pomorza* en Gdynia, Polonia; *Fram* y *Kon-Tiki* en Oslo, Noruega; *Sarmiento y Uruguay* en Buenos Aires, Argentina; o *Star of India* en San Diego, Estados Unidos.

España fue grande cuando miro de frente a la mar, y perdió parte de su grandeza cuando le volvió la espalda. Y esto hay que recordarlo, contarlo, escribirlo y exponerlo, para que la gente se conciencie de la importancia que tiene la mar ¿Llegará el momento en que nuestros paisanos sean conscientes de la importancia que la mar tuvo para España?

Los medios de comunicación

La prensa, la radio, la televisión... son unos magníficos aliados para dar a conocer lo relacionado con la mar en todos sus aspectos. Son medios que hay que considerar amigos, tenerlos de nuestro lado, y tratar de obtener un buen provecho de su uso por el alcance que tienen. En este sentido debo de confesar que en los últimos tiempos he notado un cambio de la prensa, en su interés por la mar y su entorno, pero es poco si lo comparamos con el que había en otros tiempos. Hoy Internet nos permite un fácil acceso a las hemerotecas de finales del siglo XIX, algo que yo utilizo mucho en mis trabajos de historia, y se puede ver el gran interés que en aquellos tiempos despertaba todo lo relacionado con la mar en los medios de comunicación.

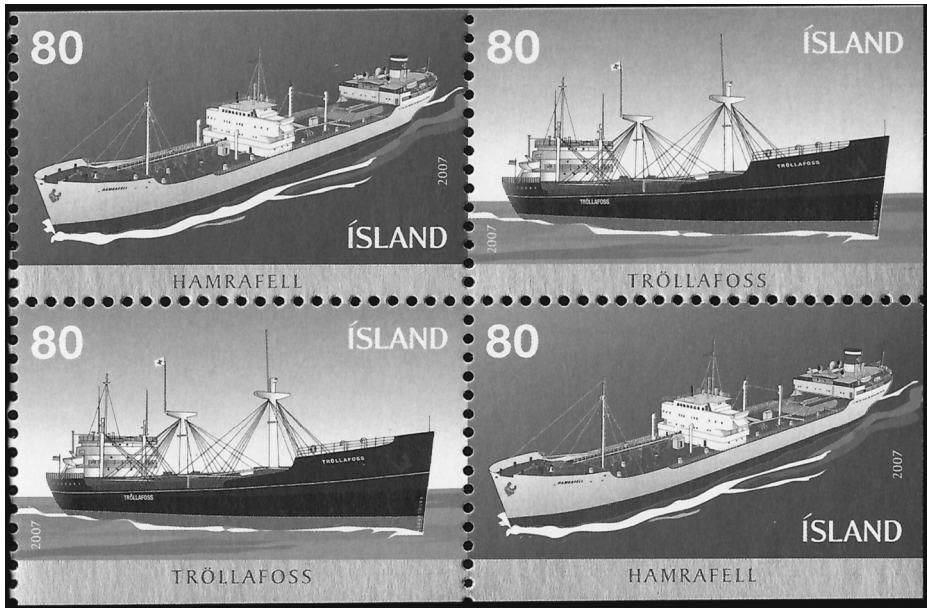
Creo que hay que rescatar ese interés que había antes, para que llegue a todos lo que se cuece en la mar, lejos de las costas y por ello lejos de nuestras miradas ¿No les parece?

Propaganda

Otra de las herramientas de gran utilidad para que la mar, los barcos y la Armada lleguen al vulgo es la propaganda, que hoy nos ofrece las enormes posibilidades de las redes sociales, que junto con la prensa a la que refería antes, son esenciales para que el espíritu marinero llegue a todos los hogares.

Y además de los medios de comunicación y las redes sociales, hay otros medios que sirven para hacer propaganda y que muchos países no dudan en utilizar, como es el cine, los sellos de correos, el arte, los salones náuticos, las jornadas de puertas abiertas, los congresos, las exposiciones, etcétera.

A modo de ejemplo, basta ver lo que ha ocurrido con la figura de Blas de Lezo, un personaje muy desconocido en España, que gracias a una exposición



Sellos de Islandia con barcos de sus flotas. Ejemplos de cómo muchos países utilizan los sellos de correos como propaganda de sus bienes. (Colección: M. González).

realizada en el Museo Naval de Madrid, y a su cobertura mediática, llegó a los últimos rincones de España. Aquella exposición tuvo una gran propaganda, atrajo a un montón de curiosos, y muchos se quedaron asombrados de que «mediohombre» hubiera sido capaz de hacer lo que hizo, y se han sentido orgullosos por ello. Y cuando les digo que tenemos a muchos otros, también desconocidos y que también han hecho grandes cosas, y junto con ellos hemos tenido jornadas gloriosas en la mar, me miran extrañados.

¿Por qué somos tan tímidos a la hora de contar y cantar nuestras grandezas? ¿A qué se debe?

La Armada

Llegados a este punto, centro mis pensamientos y elucubraciones en la Armada, en una época de crisis realmente difícil, en la que tiene que hacer frente a un montón de retos. Y como la Armada ha sido, y sigue siendo una importante parte de mi vida, permítanme que le dedique un espacio especial.



El *Príncipe de Asturias* entrando en Ferrol, camino de su baja en la Armada.
(Foto: Armada española).

Presupuestos

En los últimos seis años, el presupuesto de Defensa ha disminuido prácticamente un tercio. De los 8.494 millones de euros asignados en 2008, se pasó a 5.746 millones para 2014. Con estos exiguos presupuestos, todas las fuentes coinciden en que la Fuerzas Armadas solo podrán mantener una capacidad operativa mínima, que les permita desempeñar las comisiones y cometidos ya asignados, pero nada más. Además, este presupuesto de 5.746 millones, que es un 3,2 por 100 inferior al del pasado año 2013, representa solo el 0,57 por 100 de nuestro PIB, una cifra muy alejada de la recomendada por la OTAN, que aconseja que el presupuesto de defensa de sus miembros sea alrededor del 2 por 100 del PIB.

Si echamos un vistazo a la parte de estos presupuestos que corresponden a la Armada, nos encontramos con lo siguiente. En el capítulo de gastos para el día a día (Capítulo 2, maniobras, actividades, combustible, munición, etc.) se pasó de 153,8 millones en 2008 a 87,8 para 2014, lo que supone un recorte del 42,9 por 100. Y el capítulo de inversiones (Capítulo 6) pasó de los 338,4

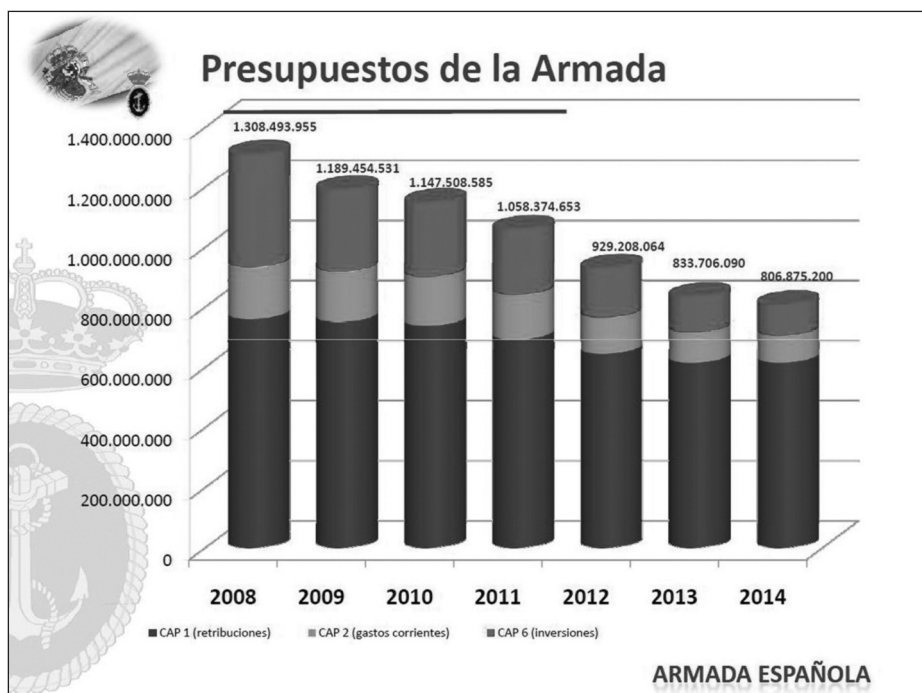


Evolución de los presupuestos de Defensa. (Fuente: Armada española).

millones de 2008 a los 103,7 de 2014, lo que significa una reducción de nada menos que el 69,4 por 100, ¡que ya está bien!

Obviamente, esta reducción presupuestaria tiene que afectar, y de hecho está afectando, a la operatividad en todos sus aspectos. No puede ser de otra forma. Se reducen o eliminan maniobras y ejercicios, se reducen los adiestramientos, se eliminan programas de adquisiciones de medios, elementos y equipos, y la formación del personal y el mantenimiento de los sistemas y equipos se ve muy mermado.

En esta situación, cuando al hablar de los recortes presupuestarios, muchos dicen que a pesar de ellos las Fuerzas Armadas en general y a la Armada en particular podrán atender todos los compromisos internacionales, y que no afectarán a la operatividad de la fuerza, pienso que no están siendo fieles con la verdad. ¿Cómo va a ser posible que se pueda hacer todo lo que se hacía hace 6 años, con los 2/3 del presupuesto de entonces? Supongo que los que dicen esto lo dicen sabiendo que no es verdad, pero lo dicen porque es lo políticamente correcto y no quieren enfadar a la opinión pública. Pero con tales afirmaciones, lo único que hacen es engañar a la gente y mentir sobre una realidad palpable, que no beneficia a nadie. ¿No creen ustedes?



Evolución de los presupuestos de la Armada. (Fuente: Armada española).

Mantenimientos

Con los grandes recortes que la Armada viene sufriendo, es obvio que los mantenimientos no se pueden hacer a los niveles de hace unos cuantos años. Una prueba palpable la tenemos en los problemas surgidos para realizar la gran carena de los submarinos; en el retraso que en su momento sufrió la puesta a punto del *Juan Carlos I*; y en la baja de muchos buques, entre los que destacó la temprana baja del *Príncipe de Asturias*, que aun



Avión *Harrier* en la cubierta del *Príncipe de Asturias*, en un calendario de bolsillo. (Colección: M. González).

podía haber disfrutado de un largo período adicional de vida operativa. También se han dado de baja muchas aeronaves, entre ellas a cuatro de los 16 aviones Harrier (el 25 por 100) por falta de dinero para su mantenimiento y modernización. ¿Cómo afectarán en el futuro estos recortes al mantenimiento?

Arsenales

Y ya que hablo del mantenimiento, no me queda más remedio que citar los principales centros donde se lleva a cabo: los Arsenales. En los tiempos actuales se está pensando mucho en dichas entidades: organización, adecuación, forma de trabajo, gestión, posibilidades, características, personal, etc. Indudablemente, es necesario contar con instalaciones en tierra, para hacer frente a muchos de los mantenimientos y reparaciones de los barcos que no se pueden hacer a bordo. Pero me temo que en todo o en parte, nuestros arsenales se han quedado obsoletos o van camino de ello, y creo que es momento de pensar en su remodelación de cara a los futuros retos.



Puerta del Dique del Arsenal de Ferrol.
(Foto: M. González).

No cabe duda de que las instalaciones de algunos de nuestros arsenales se han quedado muy anticuadas, yo diría que fuera de juego, y necesitan una pronta intervención. Un buen ejemplo lo representa La Carraca. Recuerden el chiste de aquel italiano que al visitarla dijo que más que un arsenal parecía Pompeya.

El personal civil operario de dichos arsenales se jubila y no se cubren las vacantes que crea, por lo que se produce una continua merma de personal cualificado. Pero tenemos unos arsenales con sus instalaciones en tierra y tenemos gente de la Armada con muy buena formación, que tras años de desempeñar sus destinos a flote pueden pasar a trabajar en dichos arsenales,

para seguir obteniendo un buen rendimiento de sus niveles de conocimientos teóricos y prácticos. Sería una forma de utilizar con el máximo rendimiento a dicho personal, dándole la oportunidad de seguir trabajando en aquello que más conoce.

¿Seremos capaces de volver a poner en valor a nuestros Arsenales?

Adiestramientos

Al hacer referencia a los presupuestos, ya he tocado el aspecto de los adiestramientos. No basta tener unas fuerzas muy capaces, que sean el último grito en las técnicas y tecnologías del momento. Es necesario obtener de ellas el máximo rendimiento operativo, lo que, entre otras cosas, se consigue con adiestramientos, ejercicios individuales y colectivos, maniobras, y todas aquellas cosas que hacíamos en mis años mozos, gracias a las que las unidades trabajaran como máquinas bien engrasadas y perfectamente sincronizadas. Sin un buen nivel de adiestramiento, la unidad más sofisticada se puede convertir en un trasto inútil, en algo superfluo, y según los casos, incluso peligroso, ¿no creen?

Las unidades efectúan algunos ejercicios y adiestramientos. ¡Qué remedio! Pero veo que hoy, en gran parte, esas unidades se adiestran sobre todo cuando salen a sus misiones lejos de sus bases, para atender los compromisos en operaciones como «Atalanta» y otras por el estilo. Han desaparecido muchos adiestramientos de escuadrillas, grupo aeronaval, flota y otros por el estilo. ¿Que ha sido de aquel detallado plan de actividades de otros tiempos, al que llamábamos «PAF»? ¿Se acuerdan ustedes de él?

No dudo que la participación de nuestras unidades en misiones internacionales, hombro con hombro con unidades de otros países durante prolongados períodos de tiempo, supone un magnífico adiestramiento. Pero ¿es suficiente?

Plantillas

El número de efectivos de marinería y tropa está bajando. Desde el año 2010 hasta ahora ha ido disminuyendo de forma continua en un total de 7.000, para quedar en 79.000, lo que se puede interpretar como una forma de maquillar la situación, ya que si antes se necesitaba un determinado número de mujeres y hombres para desempeñar las misiones y cometidos encomendados a las Fuerzas Armadas, para ahorrar dinero se reduce ese número, y con menos gente, y por ello con menos coste, se hace lo mismo. ¿O se hace menos?

Y a pesar de todo, el mayor gasto de Defensa —del orden de un 76,9 por 100— es para atender al personal; un gasto que ya no se puede, o no se debe,

recortar más. Lo que significa que tenemos una Fuerzas Armadas cada vez peor atendidas por los recortes del presupuesto, y para cuadrar las cuentas se reduce el número de sus efectivos, que a pesar de todo se llevan la principal tajada de dicho presupuesto, lo que supone un enorme desequilibrio. Por otra parte, al parecer hoy la Armada tiene las plantillas completas, lo que tiene cierta lógica, ya que en tiempos de crisis las fuerzas armadas son un buen refugio para muchos, un refugio que ahora se ve reducido por el recorte de plantillas debido a esa misma crisis. Paradójico, ¿no?

Nuevas adquisiciones

Hablar en la situación actual de nuevas adquisiciones para la Armada, puede parecer una quimera o una pérdida de tiempo, pero es necesario afrontar los retos del futuro y estar preparado para hacerles frente cuando se pueda.

En la mente de todos están los submarinos de la clase *S-80*, para cubrir el hueco abierto por la baja de todos los *S-60* y algún *S-70*. Y no puedo menos que recordar el fiasco, no sé si pasajero o no, del primer *S-80*. Pensando en los submarinos me viene a la memoria el viejo *Almirante García de los Reyes*, nuestro querido *S-31* —o *S-treinta y único* como le llamábamos cariñosamente—, que si no disfrutó del don de la ubicuidad le debió de faltar muy poco. ¿Llegaremos a contar con un solo *S-70* —o *S-setenta y único*— por esos mares, mientras esperamos por sus relevos?

Otro asunto es el de las futuras fragatas *F-110*, que teóricamente tendrán que sustituir a las fragatas clase *Santa María* ya entradas en años. ¿Corremos el riesgo de que la Armada quede colgada solo de las *F-100*?

En cuanto al Arma Aérea, también surge otra pregunta. ¿Corre la Armada el riesgo de quedarse sin arma aérea embarcada? Ya hemos visto lo que ha pasado con los aviones Harrier al hablar del mantenimiento. Y se calcula que las unidades actuales no podrán pasar mucho más allá del 2020, que está a la vuelta de la esquina. Se había pensado en el nuevo avión *F-35B* «Joint Strike Fighter», pero su adquisición en la situación presupuestaria actual es inviable, y además, como el programa está avanzando, haríamos la incorporación a él con un enorme retraso y en posición de gran desventaja. Pero se me hace muy cuesta arriba pensar que nos quedemos sin arma aérea embarcada, en la que la Armada ha adquirido una enorme experiencia. Conviene recordar que la Armada fue pionera en el empleo a flote de aviones de despeque vertical desde el *Dédalo*.

También hubo épocas en las que se habló de alguna *F-100* más, pero cuando se pregunta por esto, la respuesta suele ser siempre la misma: con la actual situación presupuestaria no se puede pensar en eso. Pero yo creo que sí hay que pensar, y convencer a quien sea de la necesidad de contar con nuevas unidades. Y si hablo de convencer, no me refiero al ámbito de la

Armada, que está más que convencida, me refiero al público, a los medios de comunicación, a los políticos, a la gente de a pie. Hay que exponerlo en todos los foros: económicos, políticos, de la cultura, de la enseñanza y donde se tercie.

De todas formas, y como prueba de que al menos en el papel se hacen estudios de futuro, se piensa que en los años venideros la Armada debería de contar, entre otras unidades, con: las actuales cinco fragatas *F-100*; 5 nuevas fragatas *F-110*; 4 submarinos *S-80*; 10 buques de acción marítima (BAM), de los que actualmente tiene 4 y se van a construir otros 2; 2 buques de proyección estratégica (BPE), de los que ahora tiene al *Juan Carlos I*; los 2 actuales buques de asalto anfibio *Galicia* y *Castilla*, o sus relevos cuando sea necesario; y los 2 actuales buques de aprovisionamiento *Cantabria* y *Patiño*, o también sus relevos cuando sea preciso.

Enseñanza

Una vez citado un montón de inquietudes y elucubraciones relacionadas con la mar, creo que sería conveniente que salieran del papel y llegaran a la gente, sobre todo a la gente que se está formando, ya que la que está formada suele tener sus conocimientos sedimentados —solidificados diría yo— y con frecuencia no quiere saber más; no le interesa cambiar de opinión o de forma de pensar.

Y la mejor forma de que los conceptos de que hablo lleguen a la gente que se está formando, es comentándolos en colegios, escuelas, universidades y demás centros culturales y de formación ¿no les parece? Son esenciales los contactos con dichos centros para transmitir la esencia marítima de España en toda su profundidad.

Bien es verdad que hay cátedras de ámbito naval en diferentes lugares de España, y algunas funcionan bien, pero otras me parece que están en plan banco pintado; están ahí para dar nombre y poco más. También hay conferencias e intervenciones sobre la mar en colegios, institutos y universidades, pero no son de carácter periódico, y en ocasiones solo tienen un aspecto puramente anecdótico dentro de sus respectivos cursos.

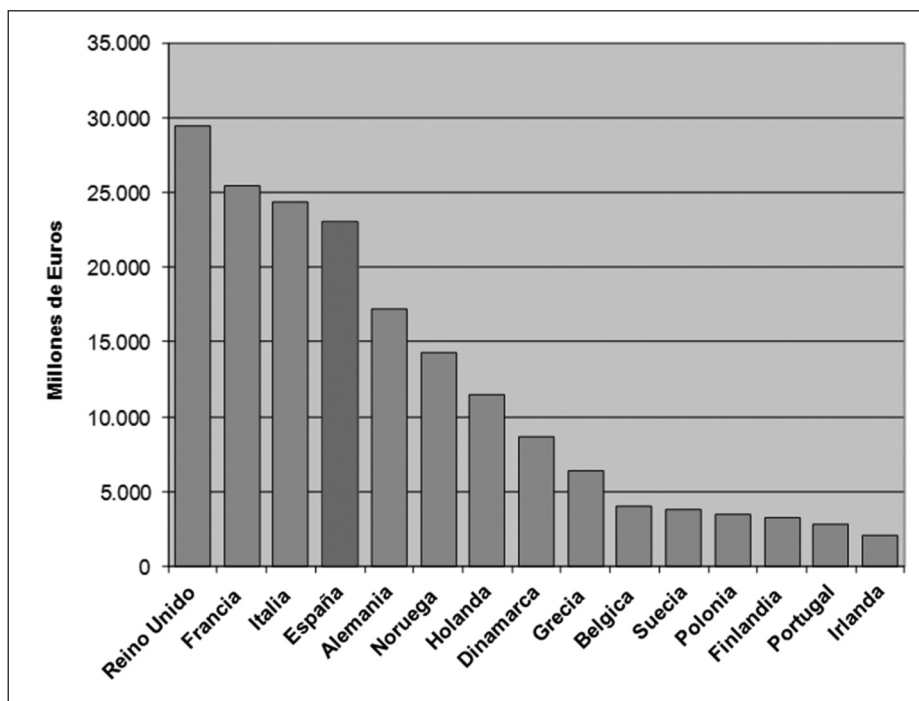
Economía (ilustración impacto) (ilustración valor)

Las actividades del sector marítimo aquí citadas, y muchas que se quedarán en el tintero, tienen un impacto positivo en la economía española. La construcción de barcos, la actividad portuaria, la pesca, el transporte por mar, y todos los demás conceptos, son generadores de riqueza que, llegados a este punto, no está de más cuantificar.

	Produccion efectiva en millones de €	Valor añadido bruto en millones de €	Empleo
Aportación del sector marítimo	153.836	58.511	1.147.000
Multiplicador	3,01	2,23	2,52
% sobre la economía total	9,1%	7,2%	5,8%

Impacto económico del sector del mar en la economía española.
(Fuente: Clúster Marítimo Español).

La aportación del sector marítimo a la economía española es de unos 153.836 millones de euros, (9,1 por 100 sobre la economía total), con un valor añadido bruto de 58.511 millones de euros (7,2 por 100 sobre la economía



Valor añadido del sector marítimo en países europeos en 2008.
(Fuente: Clúster Marítimo Español).

total). Y el sector genera alrededor de 1.147.000 puestos de trabajo (5,8 por 100 del total nacional).

Son cantidades dignas de tener en cuenta, pero, ¿son suficientes para tener en cuenta el impacto económico del sector marítimo?

Final

Aquí termino mis divagaciones y elucubraciones. Soy consciente de que hay muchas cosas más, pero las dejo para otra ocasión. Como dije al principio, esto es un batiburrillo de asuntos dispersos, bastante deslavazados y un tanto inconexos. Es una especie de cajón de sastre de cierta entidad. Si usted, estimado lector, ha tenido la santa paciencia de llegar hasta aquí, le ruego que se responda a sí mismo las preguntas que planteo, y le ruego que lo haga con toda la objetividad de que sea posible. Y si cree que algunas de sus respuestas pueden ser de utilidad, le ruego que las comunique a quien corresponda, o que las ponga en práctica si está en posición para ello. ¿Lo hará?

BIBLIOGRAFÍA

La información aquí presentada procede de diferentes fuentes, entre las que se pueden citar: sesiones y debates del Foro de Pensamiento Naval; conferencias y ponencias, como *Influencia y peso del Sector Marítimo en la economía española*», pronunciada por Federico Esteve Jaquotot, presidente del Clúster Marítimo Español, en la Liga Naval Americana, el 20 de marzo de 2014; informaciones aparecidas en periódicos y revistas en papel y digitales, como: *ABC*, *Anave*, *Atenea*, *Atenea digital*, *Clúster Marítimo Español*, *Cuaderno de Pensamiento Naval*, *Defensa.com*, *El Confidencial*, *El Mundo*, *El País*, *Europa Press*, *Infodefensa.com*, *Innovamar*, *La Voz de Galicia*, *Marina Civil*, *Navantia*, *Revista Economía Industrial*, *REVISTA GENERAL DE MARINA*, etcétera.